

Torsk og sild på samme kjø- len studie av den store kystflåtens driftstilpasning



Fiskerikandidatoppgave

Institutt for akvatisk biologi

Joakim Martinsen

Norges fiskerihøgskole/Universitetet i Tromsø

Tromsø, mai 2006



Forsidefoto er tatt av Halvard L. Aasjord

FORORD

Så nærmer studietida ved Norges fiskerihøgskole seg slutten, og jeg ser tilbake på noen uforglemmelig år i Tromsø. Arbeidet med kandidatoppgaven har vært både krevende og interessant, og jeg mener jeg har lært mye om både kystfiskeflåten og om skriveprosessen bak en oppgave som denne. Fullførelsen av oppgaven hadde ikke vært mulig å gjennomføre uten hjelp fra en rekke personer.

For det første vil jeg takke min kjære Lisbeth for støtte og hjelp gjennom hele skriveprosessen. Du har hele tiden stilt opp for meg, og langt forholdene til rette for at jeg skulle bli ferdig med oppgaven i tide, noe jeg er svært takknemmelig for. Så ønsker jeg å takke min gode kamerat David Johnsen, for både innspill og korrekturlesning gjennom hele skriveprosessen. Uten din hjelp har jeg nok stått fast mange ganger.

Så vil jeg takke min veileder førsteamanuensis Roger B. Larsen for innspill og korreksjoner underveis. Videre skal alle her på MAREMA ha takk for et trivelig år med mange interessante diskusjoner rundt lunchbordet. Øystein Hermansen skal ha en spesiell takk for datamateriale og hjelp med mange utfordringer i dataverden. Ellers vil jeg takke Charles Ingebrigtsen i Norges Råfisklag, Odd Mange Andreassen i Norges Sildesalgslag, Johan Kongsvik i Naval-Consult, Knut I. Østervold i Vik og Sandvik og Halvard L. Aasjord i SINTEF Fiskeri og Havbruk, som alle har hjelp meg å skaffe tilveie informasjon og data til oppgaven.

Ellers vil jeg takke til alle på kullet mitt, for artige og hektiske studiedager, for ”sosiale sammenkomster” på Ølhallen til nachspeil i de sene nattetimer, for turen til Brasil og alle de andre fine opplevelsene som vi har hatt sammen.

Så til slutt vil jeg takke Mamma som alltid er der og som bestandig har tro på meg. Videre vil jeg takke søstrene mine og til midtpunktet i familien, Vilde, som det bestandig er artig å rase sammen med.

Joakim Martinsen, Tromsø, mai 2006.

SAMMENDRAG

Gjennom denne oppgaven har jeg ut fra de gitte rammer undersøkt om den store kystflåten kan oppnå merverdi ved å tilpasse driften sin rundt en mer spesialisert driftsform. Med en mer spesialisert driftsform menes i denne sammenheng, en innsats i fiske som rettes mot mer ensartede fiskeslag, og fartøyer som er utrustet for fiske med færre redskapsformer. Fordi næringen er så sammensatt har jeg gjennom hele oppgaven valgt å fremstille problemstillinger på en tverrfaglig måte, med spesielt fokus på reguleringer, økonomi, driftsatferd i fiske, og fartøyteknologiske løsninger.

I kapittel 3 (kystflåtens rammer) har jeg beskrevet ulike forhold som er antatt viktige for fartøyenes driftstilpasning, både i nåværende og i en historisk sammenheng. Det er gjennom kapittelet vist at fartøyenes driftsform er et resultat en rekke faktorer, og at myndighetenes reguleringer av fartøygruppen ikke alltid har bidratt til de tiltenkte effektene av reguleringene. Videre gjennomgår jeg hvordan fartøygruppene har tilpasset seg, både for fartøyer som driver kombinasjonsdrift og for fartøyene som driver en mer spesialisert driftsform. Jeg viser blant annet til hvordan driftsatferden i fisket kan påvirkes av fartøyenes tilpasning, samt sette fokus på mulighetene for en fangstform som innebærer fiske og levendelagring av hvitfisk for økt verdiskapning av råstoffet.

Med antagelser om at en mer spesialisert driftsform vil påvirke økonomiske forhold ved fartøyenes driftsform, har jeg gjennomført intervjuer av sentrale personer innenfor finansieringsmiljøet rundt fiskerinæringa. Under disse intervjuene synes jeg det fremkom mange viktige momenter som bør være verdt å merke seg både for myndighetene og for den enkelte utøveren. Jeg har også forsøk å skissere ulike fremtidige hendelser (scenario), som viser forhold som kan bli avgjørende for utviklingen av fremtidens kystflåte og jeg har antydnet at en spesialisering innenfor dette flåtesegmentet vil være rasjonell.

Arbeidet med oppgaven har berørt en rekke problemstillinger som trolig vil være interessante tema for videre forskning, og vist at fiskernes valg og strategiske grep ofte er konsekvens av et sammensatt virkelighetsbilde i turbulente omgivelser. Jeg håper mitt bidrag gjennom denne oppgaven kan bidra til en mer helhetlig vurdering med tanke på kystflåtens fremtidige tilpasning og struktur.

INNHOLDSFORTEGNELSE

FORORD	i
SAMMENDRAG	ii
INNHOLDSFORTEGNELSE	iii
OVERSIKT FIGURER OG TABELLER	vi
1. INNLEDNING OG PROBLEMSTILLING	1
<i>1.1 Bakgrunn og tema</i>	<i>1</i>
1.1.1 Kystflåtens driftstilpasning	2
<i>1.2 Fartøyenes beskaffenhets og utforming</i>	<i>3</i>
1.2.1 Sesongprofil - kombinasjonsdrift	4
<i>1.3 Arbeidshypotese</i>	<i>5</i>
1.3.1 Avgrensning av forskningsfelt	7
<i>1.4 Oppgavens inndeling</i>	<i>8</i>
2. METODE OG BEGREPER	9
2.1 Metode	9
2.2 Data og datainnsamling	10
2.3 Validitet og reliabilitet	12
2.4 Begreper	13
3. RAMMER FOR KYSTFLÅTEN	14
3.1 Forklaringsmodell	14
3.1.1 Operasjonalisering	15
3.2 Innføring av adgangsbegrensninger	16
3.2.1 Kvotesituasjonen for torsk fram mot 1990	16
3.2.2 Fartøykvoteordningen for torsk fra 1990	17
3.2.3 Adgangsbegrensninger og aktivitetskrav	17
3.2.4 Flere adgangsbegrensede fiskerier	18
3.3 Struktur- og driftsordningen	19
3.3.1 Driftsordningen	20
3.3.2 Strukturkvoteordningen	21

3.4 Teknologisk utvikling	22
3.4.1 Innsatsreguleringene	22
3.4.2 Paragrafbåter	24
3.4.3 Fornyelse gjennom virkemiddelapparatet	25
3.4.4 Flåtefornyelse og utvidet driftsgrunnlag	26
3.5 Flåteilpasning og landingsmønster	27
4. FARTØYGRUPPENS TILPASNING	31
4.1 Fartøygruppens størrelser	31
4.1.1 Fylkestilhørighet	32
4.2 Fartøygruppens fiskerier	33
4.2.1 Fylkesvis fordeling av fangst	34
4.2.2 Fangstmengde- og inntekter	35
4.3 Driftsmønster	37
4.3.1 Kombinasjonsdrift gjennom året	38
4.3.2 Ytterligere rettighetsportefølje	39
4.3.3 Landingsmønster	39
4.4 Strukturvoteordningen	43
4.5 Kombinasjonsfartøyet	45
4.5.1 Utvikling av tekniske parameter	46
4.5.2 90-fots kombinasjonsfartøy	49
4.6 Fiskeskipperens vurderinger	49
4.6.1 Hoveddekk	50
4.6.2 Shelterdekk	50
4.6.3 Oppsummering	51
4.7 Lønnsomhetsparametere	52
5. SPESIALISERT DRIFTSFORM	54
5.1 Innledning	54
5.2 Definisjon	55
5.2.1 Spesialisert driftsform	56
5.2.2 Antall fartøyer med ene-fiskerier	56
5.3 Driftsordningen	57
5.4 Driftsmønsteret	59
5.5 Førstehåndspriser	61

5.6 Fartøyvalg.....	64
5.6.1 Spesialisert garnfiskefartøy fra Lindesnes.....	65
5.6.3 Spesialisert kystnotfartøy fra Sogn og Fjordane.....	66
5.6 Mulige spesialiseringsformer.....	64
6. FINANSIELLE VURDERINGER.....	70
6.1 Driftsgrunnlaget etter tilpasning	70
6.1.1 Driftsinntekter (ikke-strukturert) etter driftstilpasning.....	72
6.1.2 Fangstinntekter strukturerte fartøy.....	72
6.1.3 Driftsresultat etter driftstilpasning	74
6.2 Finansinstitusjonenes vurderinger.....	74
6.2.1 Samtale med Nils L. Pedersen i Innovasjon Norge	75
6.2.2 Samtale med Hans H. Gundersen i Sparebanken 1 Nord Norge	77
6.3 Fremtidige begivenheter ved ulik driftstilpasning	79
6.3.1 Fartøytilpasning - økonomiske forhold.....	79
6.3.2 Resurssituasjon	80
6.3.3 Råstoffpris	80
6.3.4 Driftsutgifter (bunkers).....	81
6.3.5 Markedsverdi rettighetsportefølje.....	82
7. DISKUSJON OG KONKLUSJON.....	83
7.1 Rundt hvilken driftsform har den store kystflåten tilpasset seg?	83
7.2 Er fartøyenes beskaffenhets for mannskap og fangst avhengig av tilpasningsform?	84
7.3 Er driftsattferd i fisket avhengig av tilpasningsform?.....	88
7.4 Hvordan vurderer finansieringsinstitusjonene en endret tilpasning?.....	91
7.5 Oppsummering.....	93
7.6 Forvaltning og spesialiserte driftsformer	95
7.6 Konklusjon	99
REFERANSER.....	100
APPENDIKS	105
A. GA-PLAN ”ARNØYTIND”	105
B. GA-PLAN ”NESEJENTA”	106
C. GA-PLAN ”SJØGLANS”	107

OVERSIKT FIGURER OG TABELLER

Figur 3.1 Forklaringsmodell for fartøyenes driftstilpasning	14
Figur 3.2 Antall fartøyer mellom 21,35 og 27,5 m som fisket NVG- sild og sei nord for 62°N med not i perioden 1995- 2003. (Fiskeridirektoratet, 2006b)	26
Figur 3.3 Antall nybygde kystfiskefartøy mellom 70-90 for perioden 1997 – 2003 fordelt etter tilpasning Kilde: Aasjord et al. (2003).....	27
Figur 3.4 Forklaringsmodell med de faktorer som er viktigst for valget av når fisken skal fanges og leveres. Kilde: Flåten & Hermansen (2005)	28
Figur 4.1 Antall Gruppe I rettigheter i perioden 1992- 2003, fordelt på fire størrelseskategorier. Kilde:St.meld.nr.20 (2002-2003)	31
Figur 4.2 Fylkesvis fordeling av landa kvantum og utbetalt førstehandsverdi til fartøyene mellom 21-28 meter. Kilde: Fiskeridepartementet (2000).....	35
Figur 4.3 Prosentvis fordeling av førstehandsverdien fordelt på fiskeslag i 1998. Kilde: Fiskeridepartementet(2000).....	36
Figur 4.4 Prosentvis fordeling av kvantum fordelt på ulike fiskeslag i 1998. Kilde: Fiskeridepartementet(2000)	36
Figur 4.5 Ulike fiskesesonger for norsk kystflåte, perioder over året. Kilde: Isaksen et al. 2003	37
Figur 4.6 Landinger (kvantum) av torsk inndelt etter måned fra kystflåten mellom 70 og 90 fot i 2005. (Norges Råfisklag, 2006a)	40
Figur 4.7 Landinger (kvantum) av NVG- sild inndelt måned fra kystflåten mellom 70 og 90 fot i 2005. (Norges Sildesalgslag, 2006)	41
Figur 4.8 Landing av NVG- sild og torsk etter måneder i 2005 fra fartøygruppen 70 til 90 fot. (Norges Råfisklag, 2006a; Norges Sildesalgslag, 2006).....	42
Figur 4.9 Omfanget av antall deltageradganger som er tatt ut ved strukturordningen per 15. Mars 2006 fordelt etter fylke. (Fiskeridirektoratet, 2006c)	43
Figur 4.10 Prosentvis reduksjon i antall ulike deltageradganger foreldt etter fylke. (Fiskeridirektoratet, 2006c)	44
Figur 4.11 Landa kvantum i Lofoten etter redskapstype for årene, 1998, 2002 og 2006. (Fiskeribladet, 2006a).	45
Figur 4.12 Dekksprofiler av 90 fots kombinasjonsfartøy bygget i 1999. Kilde: Naval Consult (2006b)	49
Figur 5.1 Bruk av driftsordningen per 13. mai 2005 for fartøygruppen mellom 21-27,99 meter fordelt på fylke og fiskeri. (St.prp.nr.1, 2006)	57
Figur 5.2 Antall utvekslende driftskvoter for fartøyer i alle lengdegrupper fordelt etter type utveksling og fylke (St.prp.nr1, 2006).....	58
Figur 5.3 Landingsmønstret av torsk for fartøyer med ulik driftstilpasning fordelt etter måned i 2005. (Norges Råfisklag, 2006b)	60
Figur 5.4 Spesialbygget garnfartøy på 23,95 meter, bygget i 1998. Kilde: Vik & Sandvik (2005).....	65
Figur 5.5 Dekksprofil av 90 fots kystnotfartøy. Kilde: Naval Consult (2006b).....	66
Figur 5.6 Landet kvantum og pris av levendelagret torsk omsatt i Norges Råfisklags distrikt i perioden 2003-2005. (Norges Råfisklag, 2005)	69
Figur 6.1 Antatt avgjørende forhold for økonomien for et fiskefartøy	79
Figur 6.2 Resurssituasjonenes påvirkning av økonomien til fiskeflåten	80
Figur 6.3 Råstoffprisenes påvirkning av fiskeflåten etter tilpassning	80
Figur 6.4 Driftsutgiftenes påvirkning i fiskeflåten etter tilpasning	81
Figur 6.5 Markedsverdien av rettighetsporteføljens påvirkning av økonomien i fiskeflåten etter tilpasningsform.....	82

Tabell 3.1 Gjeldende innsatsreguleringer for flåtegruppen mellom 70 og 90 fot. Kilde: Aasjord et al. (2003).... 23

Tabell 4.1 Antall fartøyer fordelt på lengdeintervaller og fylker. Kilde: Fiskeridepartementet (2000)..... 32

Tabell 4.2 Antall fartøy i gruppen som har landet fangst i ulike regulerings og konsesjonsgrupper i 1998.
Kilde: Fiskeridepartementet(2000)..... 34

Tabell 4.3 Endring i tekniske parameter for fartøy rundt 27 meter. Kilde: Farstad & Enerhaug (1999)..... 47

Tabell 4.4 Lønnsomhetsparametere for kystfartøy inndelt etter rettigheter gr. A, B og C. Kilde: Flåten & Hermansen (2005)..... 53

Tabell 5.1 Andel skrei av totalfangst av torsk i perioden 1998- 2002. Kilde: Flåten & Hermansen (2005)..... 62

Tabell 5.2 Gjennomsnittspris og kvantum for torsk fordelt på redskap 1998- 2002. Kilde: Flåten & Hermansen (2005)..... 63

Tabell 5.3 Andelen torsk fanget med snurrevad. Kilde: Flåten & Hermansen (2005)..... 63

Tabell 6.1 Budsjetterte driftsinntekter (i tusen kroner) for kombinasjonsfartøyet i 2006. 71

Tabell 6.2 Budsjetterte driftsinntekter (i tusen kroner) for spesialisert fartøy, hvitfisk 2006..... 71

Tabell 6.3 Budsjetterte driftsinntekter (i tusen kroner) for spesialisert pelagisk fartøy i 2006 72

Tabell 6.4 Tabellen viser oversikt over driftsinntekter til fartøy med ulik driftstilpasning (tall i tusen kroner)
..... 72

Tabell 6.5 Budsjetterte driftsinntekter for strukturerte fartøyer 73

Tabell 6.6 Driftsresultat for fartøy med ulik driftstilpasning for 2006 74

Tabell 7.1 Vurdering av fartøyenes driftstilpasning, med positive (+) og negative (-) anmerkninger 94

Tabell 7.2 Budsjetterte fangstinntekter (i millioner kroner) for ulike kvantum og priser av torsk 96

1. INNLEDNING OG PROBLEMSTILLING

1.1 *Bakgrunn og tema*

Dagens kystflåte har i de senere årene vært inne i en turbulent omstillingsperiode. Det hersker mange meninger om det som har skjedd og debattene har vært høylytte, men så langt er det gjort få objektive analyser av effektene som ulike tiltak iverksatt av myndighetene har medført. Det er ikke mitt siktemål å gjøre meg til dommer i denne debatten, men fra mitt ståsted å lage en klart avgrenset analyse av de muligheter deler av dagens fiskeflåte har for å gjøre langsiktige og lønnsomme investeringer.

Den store kystfiskeflåten (fartøy mellom 70-90 fot) har i perioden fra slutten av åttitallet og frem til i dag vært i gjennom en betydelig strukturell endring, både i forhold til antall deltagende fartøy og i aktivitet mellom de ulike fiskeriene. I dag består denne gruppen i all hovedsak av fartøy som er tilpasset fiske rundt kombinasjonsdrift, og innsatsen rettes mot samtlige av de viktigste fiskeressursene. Eksempler kan være torsk, hyse, sei og sild. Gjennom denne oppgaven skal jeg undersøke om fartøygruppen kan oppnå merverdi ved å tilpasse driften sin rundt mer spesialiserte driftsformer (både på art og redskapstype), med bakgrunn i ulike forhold som jeg vil komme nærmere tilbake til.

Tidligere forskning omkring kystflåtens tilpasning og struktur har ofte tatt utgangspunkt i landindustriens behov for leveranser av fisk, mens jeg i denne oppgaven ønsker å belyse fartøygruppens tilpasning sett fra en fiskers ståsted og erfaring. Bakgrunnen for dette er en antagelse om at en analyse av de forholdene som er antatt viktigst for fiskeren, trolig vil være avgjørende i forhold til hvordan fiskerne generelt vil forholder seg til eventuelle funn i forskningsarbeider. Den tidligere forskningen er av den grunn ikke mindre viktig og dekker for øvrig svært viktige arbeidsområder som å møte fremtidige krav i forhold til markedsbaserte høstningsstrategier.

Valg av tema er gjort med bakgrunn i interesse for flåteleddet i norsk fiskerinæring. Fiskernes tilpasning med hensyn til driftsform er en sammensatt problemstilling som jeg føler det har vært arbeidskrevende å sette seg inn i. Min tidligere arbeidserfaring som styrmann på moderne

havfiskefartøy har trolig medvirket til oppgavens tverrfaglige karakter. Jeg synes det har vært givende å jobbe på en slik måte, og trolig gitt meg større forståelse for hvilken utfordring myndighetene har ved forvaltning av felles ressurser.

1.1.1 Kystflåtens driftstilpasning

Gjennom oppgaven vil jeg vise at fartøygruppens driftstilpasning er et resultat av en rekke forhold, men at myndighetenes reguleringer i fisket, fartøyteknologi, fiskernes stedbunnete tradisjoner og naturgitte fortrinn er sentrale elementer. Med driftstilpasning menes i denne oppgaven hvordan de ulike fiskerne har organisert virksomheten i forhold til omfang av fiskerettigheter og valg av redskap og fartøy. Over tid har trolig ulike rammebetingelser medført at fiskerne i de ulike deler av landet har tilpasset seg ulikt, men en ser nå at mange av særtrekkene fra de ulike fiskerimiljøene er i ferd med å forsvinne. Dette har medført at fartøygruppen i dag fremstår som langt mer ensartet enn tidligere, både hva fiskeri og fartøyvalg angår.

På slutten av åttitallet måtte myndighetene sette i verk strenge tiltak for å redusere uttaket av torsk i Barentshavet og langs norskekysten nord for 62°N med bakgrunn i en dramatisk reduksjon i bestanden. Dette medførte blant annet at det ble innført fartøykvoter i kystflåtens fiske etter torsk (St.meld.nr.20, 2002-2003)¹. Gjennom nittitallet og første del av det nye århundret ble det videre innført adgangsbegrensninger også i de fleste andre fiskeriene som kystflåten tradisjonelt har drevet. Fartøykvotene innebar i første omgang langt lavere fangstinntekter for fiskerne, og adgangsbegrensninger som var basert på tidligere deltagelse i fiske. Denne utviklingen har medført at fartøyene i dag må begrense aktiviteten i fisket i forhold til hvilke fiskerettigheter de ulike fartøyene innehar, og at flåtegruppens tidligere fleksibilitet i forhold til fri tilpasning i fisket ikke lenger er en mulighet.

De omtalte reguleringene har medført at fiskerne i kystflåten har måttet ta ulike leivalg, både i forhold til hvilke fiskerier man har ønsket å delta i samt hvilke type og størrelse fartøy som har fremstått som mest formålstjenelig. Dette har ført til en utvikling hvor de fleste fiskerne i dag driver kombinasjonsdrift med fartøyer som er utrustet for å drive med ulike redskaper. Enkelte vil

¹ Stortingsmelding nr. 20, Strukturtiltak i kystfiskeflåten, Fiskeridepartementet, 2002-2003.

kanskje hevde at denne tilpasningen ikke er ulik tilpasningen som var gjeldende før adgangsbegrensningene. Jeg synes det kan det virke som om at utgangspunktet for kombinasjonsdriften på mange måter er endret med adgangsbegrensningene i fisket fordi adgangsreguleringene bringer med seg et regelverk med krav om aktiv deltagelse i fiske for opprettholdelse av rettigheter. Videre til økonomiske forhold som kan relateres seg til alternativ bruk (investeringer) av den kapital som verdien av kvotene representerer gjennom knapphetsgode.

Rederiene som eier disse fartøyene velger ofte tilpasningsform for å tilrettelegge for et tilstrekkelig og sikkert driftsgrunnlag for sine fartøyer. I dette ligger det også en antagelse om at jo ”flere ben en har å stå på” desto sikrere er grunnlaget. Det skyldes ofte frykt for negativ utvikling i enkeltfiskerier i form av ressurs- og eller markedssvikt. Med andre ord kan en si at kombinasjonsfartøyenes strategi er basert på fleksibilitet for å møte usikre omgivelser. Dreyer (1998) skriver at fleksibilitet er en egenskap som stadig oftere blir trukket fram som viktig for å overleve i turbulente omgivelser.

1.2 Fartøyenes beskaffenhet og utforming

Fiskerimyndighetene har innført et sett av reguleringer for å holde kontroll med fangstkapasiteten i ulike flåtegrupper. Imidlertid blir det utviklet stadig mer effektiv fartøy- og redskapsteknologi i fiskeflåten. Dette øker fangstkapasiteten i fisket ytterligere. Myndighetenes reguleringer, som i det videre arbeidet er omtalt som innsatsreguleringene, medfører et regelverk som definerer fartøystørrelse og tillatte lastekapasitet. Regelverket, kombinert med teknologisk utvikling, har medført at de nybygde kombinasjonsfartøyene (paragrafbåter)², kan fremstå som et uheldig resultat mellom myndighetenes ønske om en begrenset fangstkapasitet i flåten og den enkelte utøverens ønske om et mest mulig effektivt driftsmiddel til sin utøvelse av fiske.

Aasjord et al.³ (2003) skriver at som i forvaltningen av fiskerinæringen for øvrig, ser vi at også regelverket for paragrafbåter genererer betydelige sideeffekter. Mange fiskere disponerer ulike

² Paragrafbåter er et begrep for fartøyer som er konstruert med bakgrunn i et begrensende regelverk og en følge derav er ofte at fartøyene får en uheldig konstruksjon.

³ Regelendringer for økt sikkerhet og bedre økonomi i fiskeflåten., Halvard L. Aasjord, Dag Standal, Arnt Amble, SINTEF Fiskeri og havbruk AS., 2003.

fiskerettigheter og skal dermed tilpasse fiskefartøyet til ulike former for kombinasjonsdrift innenfor rammene av regelverket. Eksempler kan være suboptimalt lengde/bredde-forhold som fører til dårlig fremdrift og høyt drivstofforbruk. Videre kan det føre til for høyt tyngdepunkt og ustabile fartøy som følge av store mengder tungt utstyr på dekk og til generelt trange og dårlige arbeidsforhold for mannskapene om bord. Dette forholdet er noe av bakgrunnen for mine antagelser om at fartøyene i kystflåten kan være tjent med en tilpasning som medfører enklere fartøyer (innenfor myndighetenes lovgivning).

1.2.1 Sesongprofil - kombinasjonsdrift

Forholdet mellom for stor fangstkapasitet og generell lav lønnsomhet i kystfiskeriene, medførte at myndighetene så det nødvendig å tilpasse fangstkapasiteten bedre i forhold til ressursgrunnlaget. Gjennom St.meld.nr.20 (2002-2003)⁴ ga myndighetene fiskerne mulighet til å kjøpe opp andre fartøy for å samle flere kvoter på samme fartøy, og gjennom dette redusere den totale kapasiteten i flåten. Ordningen medførte stor aktivitet av kjøp og salg av kvoter. Mange fiskere har utnyttet dette til å styrke driftsgrunnlaget for å bedre avlønningene til mannskapene, å danne grunnlag til fornyelse av fartøyet.

Tilgjengelighet, pris, kvalitet, reguleringsregime og flåtestruktur er beskrevet som viktige forklaringsvariabler for landingsmønsteret av fisk (Flåten & Hermansen, 2005). Med bakgrunn i dette vil trolig strukturkvoteordningen for kystflåten påvirke fartøyenes landingsmønster av fisk fordi ordningen har gitt en strukturell endring ved at man kunne samle opp mot tre kvoter på samme fartøy. For kombinasjonsfartøyene vil landingsmønsteret av de ulike fiskeslagene danne fartøyenes sesongprofil, og ordningen vil således trolig påvirke disse fartøyenes landingsmønster i større omfang enn fartøy med en tilpasning rundt kvoter av torsk, men også andre arter.

Kombinasjonsfartøyenes sesongprofil har over tid utviklet seg til å bli langt mer sesongpreget og intensiv i definerte perioder gjennom året. Etter et betydelig fiske av loddetorsk på Finnmarkskysten, med der tilhørende problemer knyttet til fiskens kvalitet skriver Isaksen et al.

⁴ Strukturtiltak i kystfiskeflåten.

(2003)⁵ ”Et av hovedproblemene med fisket oppstår på grunn av at større fartøy- med hoveddelen av sitt utkomme innen de pelagiske fiskerier- søker å oppnå sin torskekvote på kortest mulig tid, ser vi at de mest nærliggende sesongene er å finne i silde- og loddefisket i forkant av vårtorskefisket, og seinot-sesongen som kommer etter dette fisket”.

Forholdet knyttet til strukturendring og stadig mer intensiv sesongavvikling vil trolig påvirke kvaliteten på fisken, og således være interessant i forhold til det videre arbeidet.

1.3 Arbeidshypotese

I denne oppgaven vil jeg kartlegge ulike forhold som er antatt viktige for valg av fiskernes driftstilpasning og gjennom dette analysere om fiskerne kan være tjent med en tilpasning rundt mer spesialiserte driftsformer. I utgangspunktet vil jeg spesielt se nærmere på forholdene knyttet til fartøyløsninger og driftsatferden i fisket, men jeg vil også trekke inn forhold av mer overordnet karakter som myndighetenes forvaltning av fiskeresursene. Med bakgrunn i det overnevnte, blir min videre arbeidshypotese:

”Det oppnåes en merverdi dersom større kystfiskefartøy kan tilpasse sin aktivitet rundt en mer spesialisert driftsform”

I dette ligger det en antagelse om at en tilpasning rundt mer spesialiserte driftsformer (spesialisering på redskap og art) vil redusere sesongproblematikken (gjennom færre sesonger) og at fartøyene i langt større grad kan utformes optimalt i forhold til redskaps- og fangstbehandling, arbeidsmiljø, energibehov og så videre. Arbeidshypotesen vil bli drøftet med utgangspunkt i følgende forskningsspørsmål:

1. Rundt hvilken driftstilpasning har den store kystflåten tilpasset seg?
2. Er fartøyenes beskaffenhet for mannskap og fangst avhengig av tilpasning?
3. Er driftsatferd i fisket avhengig av tilpasning?
4. Hvordan vurderer finansieringsinstitusjonene en endret tilpasning?

⁵ Kappfiske etter loddetorsk – en dyd av nødvendighet eller ressursøding?, John R. Isaksen, Bent Dreyer, Stein Arne Rånes, Norsk institutt for fiskeri- og havbruksforskning AS, Tromsø, 2003.

De overnevnte spørsmålene kan trolig vurderes opp mot andre viktige problemstillinger som kunne vært stilt for å kunne besvare det sentrale spørsmålet. Dette medfører at jeg i avsnittet under skal forsøke å begrunne mine valg. Som et utgangspunkt for arbeidet knyttet opp mot å vurdere den store kystflåten tilpasning finner jeg det riktig å stille spørsmål som vil vise fartøygruppens tilpasningsform slik den er i dag. På denne måten kan jeg også avdekke hvilke forhold som blir ansett som viktige når fiskere velger driftstilpasning.

Utformingen av fiskefartøyene er i dette kapittelet omtalt som et resultat av fiskernes driftstilpasning i kombinasjon med myndighetenes begrensninger gjennom innsatsreguleringene. Kan man med bakgrunn i dette si at fartøyenes utforming med hensyn til arbeidsoperasjoner for mannskapet og innretninger for behandling av fangst er avhengig av de enkelte fartøyenes driftstilpasning?

Landingsmønsteret for fisk eller kombinasjonen av landingsmønsteret av fisk fremstår for meg som en viktig indikator for hvordan sesongavviklingen og fartøyets driftsprofil fremstår, og kan av den grunn være viktig å se nærmere på. I dette arbeidet blir det særlig interessant å se nærmere på om det er sammenheng mellom et fartøys landingsmønster av fisk og driftstilpasning.

I bunnen av enhver strategi må det ligge en forutsetning om at strategien er økonomisk levedyktig. I denne sammenheng blir det derfor viktig å kartlegge finansieringsinstitusjonenes vurderinger omkring driftstilpasning. Her blir særlig driftsinntektene fra fiske og mulighetene for fornyelse av flåten sentrale elementer i arbeidet.

De overnevnte forhold berører en rekke tema og problemstillinger som en neppe kan trekke en konklusjon ut av. Sett i forhold til at oppgaven er vinklet fra en fiskers ståsted velger jeg å legge vekt på å få fram et beslutningsgrunnlag som er antatt viktig for fiskbåtreidere. Videre ønsker jeg at beslutningsgrunnlaget skal være forenelig med samfunnets krav om en fremtidsrettet og miljøvennlig høsting av havets ressurser.

Beslutningsgrunnlag:

- En driftsprofil som reduserer faren for sammenfallende sesonger og kappfiske
- Fiskebåten som en attraktiv og sikker arbeidsplass
- Sunn økonomi for rederiene (forutsetter en næring fri for subsidier)

1.3.1 Avgrensning av forskningsfelt

Tema omkring flåte tilpasning i kystflåten er omfattende, slik at klare avgrensninger rundt oppgave er nødvendig. Denne oppgaven handler om:

- Kystfiskefartøyer mellom 70 og 90 fot (21,35- 27,45 meter).
- Offentlige reguleringer av den definerte flåtegruppen fra 1990 til 2003.
- Fartøyenes sesongprofil sett i forhold til leveranser av torsk og NVG-sild⁶ i 2005.
- Finansielle vurderinger sett i forhold til budsjetterte driftsinntekter for 2006.

Bakgrunnen til at jeg avgrenser oppgaven i forhold til den overnevnte forhold er i all hovedsak knyttet opp mot oppgavens begrensede omfang. Valg av fartøygruppe er gjort med bakgrunn i at disse fartøyene har vært spesielt prioritert av myndighetene med tilskuddsordninger gjennom virkemiddelapparatet. Bakgrunnen til dette, er at myndighetene har ansett fartøygruppen som en sikker og lite vær-avhengig flåte med kontinuerlige leveranser av fisk til landindustrien. Når det gjelder avgrensningen i forhold til offentlige reguleringene er denne satt til det definerte tidsrommet med bakgrunn i at denne perioden har vært den mest sentrale i forhold til adgangsbegrensninger i kystfiskeriene.

Fartøyenes sesongprofil bærer preg av store årvisse variasjoner som en følge av naturlige svingninger, noe som er en utfordring. I denne oppgaven velger jeg å avgrense analysen av fartøyenes sesongprofil til å omfatte torsk og sildelandingene⁷ for 2005, fordi sesongavviklingen for fartøyer med ulik driftstilpasning trolig vil vise en trend i forhold til innsats i fiske uavhengig av de årvisse variasjonene, og er således illustrerende. De finansielle vurderingene avgrenses i forhold til å vise driftsgrunnlaget for fartøyer med ulike driftstilpasning. Dette benytter jeg videre som innfallsvinkel til intervjuene med finansieringsinstitusjonene.

⁶ NVG-sild, er en forkortelse for Norsk vårgytende sild.

⁷ Norsk vårgytende sild.

1.4 Oppgavens inndeling

Kapittel 3. tar for seg ulike forhold som er antatt viktige for driftstilpasningen i kystflåten, med fokus på rammebetingelsene for fartøygruppen. Kapittel 4. omhandler en generell omtale av fartøygruppens tilpasning med hovedvekt på forhold som er spesielle for kombinasjonsdriften. I kapittel 5. omtaler jeg spesialiserte driftformer, og de ulikeheter som er gjeldende i forhold til kombinasjonsfartøyet. Kapittel 6. omhandler finansielle vurderinger omkring flåte tilpasning med hovedfokus på driftsform. I det avsluttende kapittel 7. diskuterer jeg de nevnte problemstillingene, og konkluderer i forhold til beslutningsgrunnlaget som beskrevet i avsnitt 1.3.

2. METODE OG BEGREPER

2.1 Metode

Først kan det være oppklarende å omtale hva som ligger i begrepet metode. Halvorsen (2003) definerer metode som den håndverksmessige siden av vitenskapelig virksomhet, og de verktøy en benytter for å samle inn data og fakta. Mer detaljert er metode definert som læren om å samle inn, organisere, bearbeide, analysere og tolke sosiale fakta på en systematisk måte slik at andre i ettertid kan etterprøve det vitenskapelige forskningsarbeidet.

Det foreliggende arbeidet kan betraktes som et Case studie av kystflåtens tilpasning, hvor nettopp den store kystflåten kan betraktes som Case`et eller enheten som skal studeres. Med Case studie forstår vi en studie som har til hensikt å avdekke prosesser, altså hvordan noe forløper eller utvikler seg. Undersøkelser som dette gjør det mulig å samle inn data for mange variabler som i denne sammenheng kan vurderes som fartøyvalg, driftsmønster, fiskerettigheter osv. Dette mener jeg har vært helt nødvendig for å kunne danne seg et helhetlig bilde rundt den sentrale arbeidshypotesen. Halvorsen (2003) skriver videre at registreringen av data ved Case studier ofte vil være usystematisk, og at analysen og tolkningen av materialet ofte vil være intuitiv.

Jeg har gjennom det innledende arbeidet valgt å legge mye forarbeid i å formulere et forskningsspørsmål som har til hensikt å avdekke ulike forhold knyttet til driftstilpasning. Dette er formulert på en måte som gjør det nødvendig med underliggende del-spørsmål for å presisere vinklingen og innholdet av oppgaven. Dette kan omtales som en induktiv tilnærmingstype. En induktiv tilnærming betyr at problemstillingen ikke springer ut av presise oppfatninger om et fenomen uttrykt i form av en teori, men ut fra mer eller mindre tilfeldige og enkeltstående iakttagelser. Formålet med en slik tilnærmingstype er ikke å belyse holdbarheten av teorier gjennom hypotesetesting, men utvikle et fenomen og få størst mulig helhetsforståelse av alle aspektene ved fenomenet (Halvorsen 2003).

Årsaken til at jeg har valgt en slik spørsmålsformulering er problemstillingens tverrfaglige karakter, og et ønske om et bredest mulig vurderingsgrunnlag i det avsluttende arbeidet. Imidlertid kan det her nevnes at oppgavens tverrfaglighet også kan være en svakhet, da tverrfagligheten medfører at en kanskje ikke i tilstrekkelig grad kan grave dypt nok i

underliggende problemstillinger. Årsaken til min tverrfaglige tilnæringsmåte kan trolig relateres til min arbeidserfaring og utdanning, hvor nettopp tverrfaglighet blir trukket frem som en viktig ressurs.

Formuleringen av de underliggende del-spørsmålene danner på mange måter arena for de viktigste arbeidsområdene. Holme & Solvang (1991) omtaler dette som operasjonalisering. Operasjonaliseringen tar utgangspunkt i den teorien en har lagt til grunn, det vil si mer eller mindre komplekse bilde av sammenhenger en har utviklet og som en ønsker å prøve ut. I kvantitative undersøkelser kan imidlertid ikke de teoretiske begrepene prøves ut direkte, slik at de må presiseres og så vidt mulig gis et entydig innhold.

Formuleringene er skrevet på en måte som har til hensikt å tilnærme seg problemstillingen fra en fiskers ståsted. Dette har for meg vært viktig da flåtens tilpasning i all hovedsak styres av fiskerne selv gjennom deres vurderinger og leivalg. Vinklingen av de underliggende del-spørsmålene vil således være avgjørende for konklusjonen i oppgaven.

2.2 Data og datainnsamling

Den viktigste kilden for å hente offentlig tilgjengelig informasjon i forbindelse med arbeidet med oppgaven har vært internett. Således har jeg gjennom internett vært i stand til å benytte ulike databaser som er allment tilgjengelig på nettet.

I forskningssammenheng er det vanlig å dele datamateriale inn i foreliggende data (sekundærdata) og egne data (primærdata). Begge datatypene bringer med seg fordeler og ulemper, noe jeg skal komme nærmere tilbake til. I følge Ringdal (2001) er det viktigste argumentet for bruk av primærdata at forskeren selv kan skreddersy data etter forskningsspørsmålene. Valget er likevel ikke så enkelt, da det gjerne er store kostnader forbundet med å samle inn data. Sekundærdata er ofte gratis, og kan være en god erstatning, spesielt hvis de kan hentes fra databaser.

I arbeidet med oppgaven har jeg for det meste benyttet sekundærdata. Dette fordi det forligger gode data på de områder som har til hensikt å beskrive kystflåten i forhold til omfang og utbredelse. Til dette arbeidet har jeg blant annet benyttet stortingsmeldinger, som i all hovedsak baserer seg på tallmateriale utarbeidet ved offentlige etater som Fiskeridirektoratet og lignende. Videre har ulike databaser vært svært nyttige i arbeidet med å samle inn informasjon. I Fiskeridirektoratet er det etablert et fartøyregister som innehar oversikt over samtlige norske fiskefartøy, med informasjon om eierforhold, fiskerettigheter, kvotestørrelse og så videre. Denne databasen har vært svært nyttig når jeg har lett etter fartøyopplysninger som er nevnt ovenfor. Databasen til Norges Råfisklag omfatter informasjon knyttet til fartøyenes leveranser av fisk gjennom omfang og utbredelse. Videre har jeg ved henvendelse blant annet fått tilsendt data som omhandler samtlige leveranser av levende torsk gjennom en periode på tre år. Tallmaterialet har jeg benyttet for å utarbeide en oversikt som viser omfang og landingsmønster av levendefangsten.

I arbeidet med å beskrive teknologisk utvikling har jeg i all hovedsak støttet meg til SINTEF rapporter som beskriver forhold ved flåtegruppen som er av interesse med hensyn til driftstilpasning. Dette fagmiljøet fremstår som høyt kvalifisert innenfor sitt fagfelt, noe som jeg har fått kjennskap til gjennom ulike møter før og under skriveprosessen. Det kan i denne sammenheng nevnes at Fiskeri- og kystdepartementet normalt benytter SINTEF vedrørende forhold som kan relateres til fartøy og problemstillinger rundt disse.

Intervju er omtalt som primærdata, med bakgrunn i direkte kontakt med kilden. I forbindelse med arbeidet knyttet til å frembringe opplysninger om finansieringsinstitusjonenes vurdering av en mer spesialisert flåtetilpasning gjennomførte jeg samtaleintervjuer. I forkant av intervjuet ble driftskalkyler med mer oversendt til informanten. Jeg hadde ikke utarbeidet standardiserte spørsmål, slik at intervjuene bar preg av en åpen form. Holme & Solvang (1991) omtaler dette som kvalitative intervjuer og benyttes i sammenhenger hvor en ikke ønsker for stor grad av styring fra forskeren. Dette innebar at jeg nødvendigvis ikke fikk besvart de samme problemstillingene av informantene, men de gav meg mulighet til å vurdere hvilke side ved saken som informantene vurderte som viktigst. Ringdal (2001) skriver at hensikten med et samtaleintervju er å hente inn informasjon, snarere enn målinger av teoretiske variabler. Respondentens ses på som en informant, som sitter inne med kunnskap og livserfaringer som

forskeren ønsker innsikt i. Under intervjuet tok jeg stikkord i forhold til de diskuterte temaene, og utarbeidet en tekst med bakgrunn av disse i etterkant av intervjuet. Imidlertid kan det være vanskelig å bringe frem de ulike momentene som er nevnt under intervjuet ved hjelp av bare stikkord, slik at teksten i etterkant ble oversendt informanten, som fikk komme med de nødvendige korrekturer. Dette var også trolig fruktbart med hensyn til hva som burde vektlegges i intervjuet og ikke.

I arbeidet med oppgaven har jeg videre gjennomført en rekke telefonsamtaler for å undersøke ulike forhold som er dukket opp gjennom arbeidet. Blant annet har jeg gjennomført telefonsamtaler med Fiskeridirektoratet for å få hjelp til å finne frem i tallmateriale og problemstillinger knyttet til tolkningen av lovverket. Videre har jeg gjennomført samtaler med skipskonsulenter for å undersøke hvilke tilbakemeldinger disse får i forhold til fremtidsutsikter vedrørende utforming av fartøyene. Disse samtaler har vært svært fruktbare, og på mange måter gitt meg god informasjon om fremtidsutsikter, da skipskonstruktørene daglig er i kontakt med fiskerne, og gjennom dette får kontinuerlige tilbakemeldinger på hvordan fiskerne ser for seg utviklingen.

2.3 Validitet og reliabilitet

Målingers kvalitet omtales ved begreper som reliabilitet og validitet. Ringdal (2001) skriver at disse begrepene er sentrale i kvalitetssikring av vitenskapelige undersøkelser. Reliabilitet, eller pålitelighet, går på om gjentatte målinger med samme måleinstrument gir samme resultat.

Validitet, eller gyldighet, går på om en faktisk måler det en vil måle. Halvorsen (2003) skriver at hvor god den definisjonsmessige validiteten er, kan vi ikke måle empirisk. Vi må bruke skjønn og argumentere for vårt standpunkt, siden vi må være forberedt på at vår operasjonalisering av det teoretiske begrepet vil møte diskusjon og kritikk.

Problemstillingen knyttet til validitet og reliabilitet er også i denne oppgaven noe som jeg har måttet vurdere nærmere. Validiteten, eller gyldigheten av de ulike faktorene en måler for å besvare forskningsspørsmålet, kan trolig bli gjenstand for diskusjon. Dette fordi vektleggingen av de ulike faktorene trolig vil kunne vurderes forskjellig i forhold til hvor godt disse gir det

nødvendige beslutningsgrunnlaget i forhold til problemstillingen. Skulle imidlertid denne analysen for eksempel bygge på hvilken flåtetilpasning som var mest formålstjenelig for landindustrien, burde nok forhold omkring landingsmønster og kvalitet vært vektlagt mer, og kanskje gi andre konklusjoner enn det som forligger i denne oppgaven. Ringdal (2001) omtaler dette som problemer knyttet til begrepsvaliditet, og brukes når en vil tolke et mål på en egenskap som er vanskelig å definere operasjonelt. Særlig er dette aktuelt ved måling av holdninger, der det finnes mer objektive kriterier. Begrepsvaliditet gir ingen mening uten empiriske undersøkelser, men det finnes likevel ingen klare kriterier som kan tallfeste grad av begrepsvaliditet. Kjernen i begrepet er at vi tar utgangspunkt i teoretiske vurderinger og finner andre variabler som et begrep bør vise sammenheng med.

2.4 Begreper

Ut over i oppgaven vil det bli benyttet en del begreper som kan virke forvirrende for leseren, og som jeg ønsker å oppklare gjennom noen egendefinerte definisjoner.

Driftsform - Fartøyenes deltagelse i fiskeri- eller i kombinasjonen av ulike fiskerier som samlet utgjør fartøyenes aktivitet gjennom året, men hvor det også er sentralt å skille mellom redskapsvalg (beskrivende i forhold til fartøyets aktivitet i fisket).

Driftstilpasning – Fartøyenes strategiske tilpasning i forhold til omfang og sammensetning av fiskerettigheter, samt redskap og fartøyvalg (uttrykk for strategisk valg og ikke aktivitet i fiske).

Driftsmønster - beskriver fartøyers aktivitet i fiske gjennom året (sesonger og lignende).

Driftsgrunnlag - Omfanget av mulige inntekter (økonomisk bidrag) fra fiske.

Rettighetsportefølje - beskriver omfang og sammensetning av fiskerettigheter, ofte på fartøynivå.

Kombinasjonsfartøy – beskriver et fartøy som er bygget og utrustet for å fiske med ulike redskapstyper (ofte en driftsform som innbærer fiske etter ulike arter).

Spesialisert fartøy - et fartøy som bygget og utrustet for å fiske med en redskapsform og som oftest driver fiske etter ensartete fiskeslag (som hvitfisk eller pelagisk fisk).

Flåtetilpasning - beskriver hvordan fiskeflåten eller deler av fiskeflåten har tilpasset seg i forhold til omfang og sammensetning av fiskerettigheter og valg av fartøytype- og størrelse.

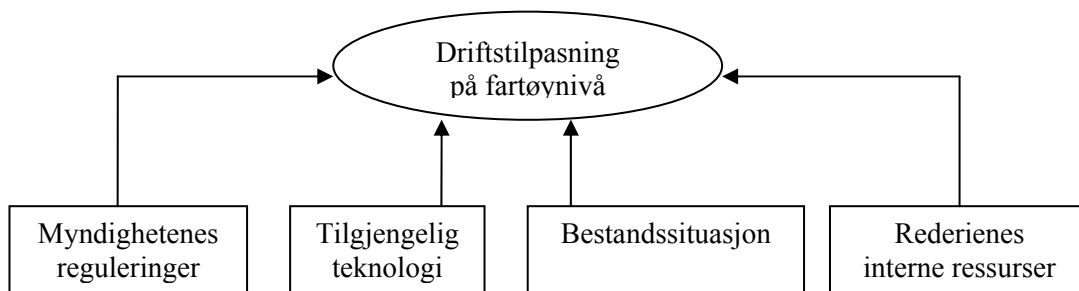
Landingsmønster – beskriver mønsteret (landingstidspunktene) for landing av fisk.

3. RAMMER FOR KYSTFLÅTEN

Gjennom dette kapittelet ønsker jeg å se nærmere på ulike forhold som er med på å påvirke driftstilpasningen for fartøyer i kystflåten. Med dette menes ulike forhold som påvirker og som har påvirket fartøygruppens tilpasning, både i nåtid og i en historisk sammenheng. Hensikten med dette er å fremstille noen sentrale rammer ved driftstilpasning på fartøynivå.

3.1 Forklaringsmodell

Rammebetingelsene for driftstilpasning i den store kystflåten er sammensatt og komplisert. I figuren under har jeg imidlertid forsøkt å skissere noen forhold som er antatt viktige når tilpasningsform skal velges. I denne sammenheng er trolig myndighetenes adgangs- og innsats-reguleringer i fisket avgjørende faktorer for valg av tilpasningsform. Videre vil tilgjengelig fartøy- og redskaps- teknologi, utviklingen i bestandene/bestandssituasjonen og til slutt interne ressurser som de ulike rederiene besitter i form av kompetanse og økonomiske ressurser, trolig danner de viktigste forutsetningene for valg av tilpasningsform.



Figur 3.1 Forklaringsmodell for fartøyenes driftstilpasning

Imidlertid blir fartøyenes driftstilpasning vanskelig å vurdere uten å trekke inn tidsdimensjonen i de ulike forklaringsfaktorene. Den historiske utviklingen er viktig å trekke inn, for bedre å forstå tilpasningsformen, da ulike hendelser over en lengre periode har dannet ulike forutsetninger for aktørene. Som et eksempel på dette har aktører i kystflåten ofte fått tildelt rettigheter og kvoter med bakgrunn i historisk deltagelse i fiske, basert på prinsippet om historiske rettigheter.

Et annet viktig aspekt ved tidsdimensjonen kan være aktørenes (fiskernes) forventninger til fremtiden. Her vil usikkerhet knyttet til forhold som bestandsutviklingen for de ulike artende og den generelle markedsutviklingen for fisk være sentrale elementer. Videre har det institusjonelle rammeverket vist seg å være skiftende, noe strukturkvoteordningen for kystflåten er et godt eksempel på. Regjeringen Stoltenberg stoppet ordningen på kort varsel etter regjeringsskiftet høsten 2005⁸.

3.1.1 Operasjonalisering

Med bakgrunn i forklaringsmodellens kompleksitet og oppgavens avgrensede omfang, vil jeg avgrense mitt videre arbeid til å omfatte faktorene som beskriver myndighetenes reguleringer i fisket og forhold knyttet til (fartøy) teknologi. Reguleringene av flåtegruppen må omtales som betydelig, og omfatter alt fra adgangsbestemmelser i fiske, krav i forhold til fartøy og mannskap, bestemmelser om utøvelsen av fiske og så videre. Med bakgrunn i dette velger jeg videre å avgrense analysen til å omfatte den historiske utviklingen av reguleringene i fisket for kystflåten. Jeg vil også trekke noen paralleller til havfiskeflåten som har vært underlagt reguleringer gjennom en lengre periode. Avslutningsvis vil jeg omtale strukturkvoteordningen for kystflåten fordi ordningen trolig har ført til en endring i fartøygruppens struktur.

Når det gjelder forholdet knyttet til faktoren teknologi, vil jeg se nærmere på kystflåtens fartøyteknologiske løsninger i lys av innsatsreguleringene. Bakgrunnen for dette er at fartøyenes driftstilpasning (omfang av redskapsutrustning) vil påvirke fartøyteknologiske løsninger som igjen begrenses av innsatsreguleringen. Med andre ord kan det virke som om det er en sentral sammenheng mellom driftstilpasning og innsatsregulering.

Avslutningsvis ønsker jeg å se nærmere på hvilke faktorer som ligger i bunn for fartøyenes landingsmønster av fisk. Dette avsnittet kan ses på som en overgang til de neste kapitlene hvor blant annet landingsmønsteret er sentralt. Landingsmønsteret for fisk er tidligere forklart ved blant annet flåtestruktur og reguleringsregime (Dreyer, 1992).

⁸ Regjeringen Stoltenberg overtok etter Regjeringen Bondevik II.

3.2 Innføring av adgangsbegrensninger

Utviklingen i de ulike fiskeriene har på mange måter medført at myndighetene har iverksatt adgangsbegrensninger i fiske på ulike tidspunkt for de ulike flåtegruppene. Eksempel på dette kan være hvordan myndighetene adgangsbegrenset sildefisket langt tidligere for den havgående ringnotflåten (1972)⁹ (Hummelsund, 2004) enn det som var tilfellet for den mindre kystnotflåten (2002) (St.meld.nr.20, 2002-2003). Forholdet kan ha medført at de ulike flåtegruppene over tid har opparbeidet seg ulik erfaring med forvaltning av fiske og kan trolig forklare noe av flåtegruppenes tilsynelatende forskjellige tilpasningsstrategier. I havfiskeflåten har fartøyene i langt større grad valgt en spesialisert driftstilpasning enn det som er tilfellet i kystfiskeflåten.

3.2.1 Kvotesituasjonen for torsk fram mot 1990

Rundt 1960 var det fremdeles ingen kvantumsreguleringer i de norske fiskeriene, og trålfiske, sel- og kvalfangst var de eneste områdene som var konsesjonsregulert. Utover på 1960- tallet ble imidlertid behovet for vidtgående reguleringstiltak for enkelte fiskebestander mer tydelig, og gjennom deltagerloven av 1972 fikk bestemmelser om adgang til å drive fiske et klarere innsatsreduserende perspektiv (St.meld.nr.20, 2002-2003).

Fram til 1983 var det tilnærmet ”fritt fiske” etter torskefisk for den konvensjonelle flåten. Fra 1984 til 1990 ble kystfisket regulert ved frie tilpasninger innen en totalkvote. I løpet av denne tiden ble totalkvoter og fiskestopp benyttet til å regulere virksomheten. Situasjonen i 1989 var spesiell med torskekvoter på et historisk lavmål, og disse var selvsagt også langt lavere enn hva kapasiteten til flåten kunne ta opp (Aarset & Lorentzen, 1998). Allerede 18. april dette året var kvoten for kystflåten oppfisket. Som et resultat av dette ble målsetningen ”Aldri mer 18. april” innført i norsk fiskerinæring (Dreyer, 1992). Kvoterådene for 1990 indikerte en ytterligere reduksjon av totalkvoten, noe som medførte at det høsten 1989 ble gjennomført flere møter i Reguleringsrådet for å drøfte ulike reguleringsformer av torskefisket.

⁹ Lov om regulering av deltagelsen i fisket, 1972.

3.2.2 Fartøykvoteordningen for torsk fra 1990

Den blandete norsk- sovjetiske fiskerikommisjonen fastsatte en torskekvote for 1990 på 200.000 tonn nord for 62° N, inklusive norsk kysttorsk. Det var en reduksjon på 140.000 tonn i forhold til 1989. Dette gav en norsk kvote på 113.000 tonn, tilsvarende det kvantumet den konvensjonelle flåten alene hadde fisket de to foregående år (St.meld.nr.20, 2002-2003).

Torskekvoten var den laveste noensinne, og situasjonen for den torskeavhengige fiskeflåten var meget alvorlig. Kvoten på 113.000 tonn skulle fordeles på trålerflåten og den konvensjonelle flåtegruppen. Trålernes adgang til å delta i torskefisket var definert gjennom konsesjonsordninger, og kvantumet som var til rådighet for de konvensjonelle fartøyene på langt nær kunne gi grunnlag for torskefiske i samme omfang som tidligere for alle disse fartøyene. For første gang i nyere tid ble det derfor nødvendig å innføre en adgangsbegrensning i kystflåtens fiske etter torsk. Etter en høringsrunde ble det vedtatt å innføre fartøykvoteordning for kystflåten basert på fartøy som hadde rett til å delta i fisket (Aarset & Lorentzen, 1998).

3.2.3 Adgangsbegrensninger og aktivitetskrav

Myndighetene har påpekt at adgangsbegrensninger i fiskeriene er innført for å oppnå en strukturell effekt i flåteleddet, da myndighetene på denne måten kan kontrollere hvilke vilkår som skal settes for å delta i ulike fiskerier. Gjennom dette kan myndighetene blant annet sette krav om tidligere deltagelse i et fiskeri for å få adgang, noe som utelukker nye aktører fra å delta.

Bakgrunnen for at myndighetene har vært nødt til å velge denne reguleringsformen er at fartøyer som inngår i et regime med fast fordeling av gruppekvoter mellom ulike fartøygrupper, vil oppleve at enhver økning av antall fartøy i gruppen betyr et mindre kvantum til fordeling til de opprinnelige deltakerne.

Adgangsbegrensningene innebærer ikke bare at noen utelukkes fra å delta. Etter hvert har reguleringsformen ført til at adgangen til å delta blir et knapphetsgode, som det blir satt en pris på i et marked av potensielle deltakere. Det innebærer igjen at ingen i praksis går frivillig ut av gruppen, uten å realisere denne verdien ved å selge sitt fartøy for fortsatt drift.

Adgangsbegrensningene fører slik til en strukturell stivhet (St.meld.nr.20, 2002-2003).

I 1994 innførte myndighetene også et aktivitetskrav i torskefisket i gruppe I, for å sørge for at det bare var aktive fiskere som hadde deltageradgang. Kravet for å få delta i fisket var at en hadde fisket en viss andel av kvoten i ett av de foregående årene, noe som medførte at fiskerne ikke kunne opprettholde deltageradgangen til fiskerier som de ikke jevnlig deltok i. Aktivitetskravet medførte en ytterligere struktureffekt, men ble motvirket av at de inndratte kvotene ble frigjort gjennom såkalte rekrutteringsordninger. Dette var ordninger som hadde til hensikt å rekruttere yngre fiskere inn i Gruppe I.

Et annet element som har hatt betydning for struktureffekt i Gruppe I, er reglene om tildeling av kvote etter fartøyets lengde på en viss skjæringsdato¹⁰. Da det ble innført en flerårig fordelingsnøkkel basert på fartøylengde ble det også nødvendig å innføre en skjæringsdato. Dette tiltaket var nødvendig for å kunne gripe inn i den suksessive kapasitetsøkningen ved at fartøyer ble forlenget (Aarset & Lorentzen, 1998). Skjæringsdatoene skulle motvirke tendensen til utskifting mot stadig større fartøyer. Imidlertid er skjæringsdatoene flyttet flere ganger, noe som har medført forventninger om fremtidige flyttinger, slik at ordningen ikke alltid har hatt den ønskede effekten. Skjæringsdatoen har imidlertid stått fast siden desember 1994 for fartøy på over 28 meter, og siden desember 1998 for fartøyer under 28 meter (St.meld.nr.20, 2002-2003).

3.2.4 Flere adgangsbegrensede fiskerier

Fra 2003 er det innført mer eller mindre omfattende adgangsbegrensninger for alle de viktigste fiskeriene for kystflåten. Adgangsbegrensningene fulgte samme hovedprinsipp som adgangsbegrensningen av torskefisket i 1990, men med en del variasjon i detaljene. I 2003 ble fisket etter hyse og sei regulert i samme gruppe som torsk, i en ny felles Gruppe I.

De vanligste driftskombinasjonene utover torskefisket for kystflåten, er fiske etter sei og sild med not. Notfisket etter sei med fartøy over 13 meter ble adgangsregulert i 1999 nord for 62°N, og fra 2003 sør for 62°N. Videre ble notfisket etter norsk vårgytende sild adgangsregulert for alle fartøystørrelser fra og med 2002.

¹⁰ Kvote etter lengde på et gitt tidspunkt.

I notfisket etter makrell ble det innført adgangsbegrensninger for fartøyer mellom 70 og 90 fot allerede i 1983. Videre ble det innført adgangsbegrensninger i makrellfisket i 1997/98 for fartøy over 13 meter, denne gangen både for notfartøy og for fartøy som fisket med garn og snøre. I 2002 ble det innført adgangsbegrensninger i makrellfisket også for fartøy under 13 meter, men her er det etablert en gruppe II som fortsatt er åpen.

Notfiskeriet etter nordsjøsild ble adgangsbegrenset for fartøy mellom 70 og 90 fot allerede i 1986. I 2003 ble det innført adgangsbegrensning i dette fisket også for notfartøy under 70 fot, men her er det en gruppe II som fortsatt er åpen for fartøy under 70 fot.

3.3 Struktur- og driftsordningen

I kystflåten har signaler om adgangsbegrensninger i ulike fiskerier medført at fiskerne har tilpasset fartøy og aktivitet for å delta i vedkommende fiskeri, for på denne måten å innfri aktivitetskravet som myndighetene ofte har benyttet for å gi adgang når fiskerier har blitt stengt. Dette har medført stor tilvekst i antall deltagende fartøyer rett før de ulike fiskeriene har blitt stengt. Forholdet har ofte ført til svært lave fartøykvoter etter stengingen av de ulike fiskeriene. Situasjonen har på mange måter krevd at myndighetene har vært nødt til å legge til rette for en strukturendring i fiskeriene, slik at fiskerne har fått forutsetninger for å sikre inntjeningen fra fisket, og gjennom dette oppnå tilstrekkelig avlønning til mannskapene og flåtefornyelse.

I havfiskeflåten har det vært gjennomført ulike tiltak for å redusere fangstkapasiteten i flåten og oppnå økt lønnsomhet. Blant annet ble det gjennomført en kondemneringsordning for ringnotflåten (fra 1979)¹¹, hvor fiskerne mottok subsidier til kondemnering av fartøyene sine, og på denne måten reduserte den totale fangstkapasiteten i flåten (Hummelsund, 2004).

På midten av nittitallet ble en ny kapasitetsreducerende ordning i havfiskeflåten iverksatt. Innføringen av enhetskvoteordningen hadde på lik linje med kondemneringsordningen til hensikt å redusere kapasiteten i flåtegruppen, men denne gangen skulle ordningen finansieres av utøverne selv. Ordningen medførte at fiskere kunne kjøpe opp andre fartøyer og beholde kvoten i 13 eller

¹¹ Kondemneringsordningen for ringnotflåten i perioden 1979-1990.

18 år (den første med og den andre uten avkorting) slik at de gjenværende fiskerne fikk styrket sitt driftsgrunnlag ved at gruppeknoten ble fordelt på færre fartøy. Begge ordningene har redusert antall fartøy i fiske og i mange tilfeller økt lønnsomheten for de gjenværende fartøyene i flåtegruppen.

Gjennom St.meld.nr.20 (2002-2003), innførte myndighetene også i kystflåten ordninger som hadde til hensikt å tilpasse fangstkapasiteten bedre til ressursgrunnlaget og øke lønnsomheten i flåten. Ordningene er som tidligere beskrevet nå stanset, men jeg finner det viktig å omtale ordningen da denne har medført store strukturelle endringer i kystflåten. Imidlertid er driftsordningen enda gjeldene, og en oversikt over benyttelsen av denne vil jeg komme nærmere tilbake til i avsnitt 5.3.

3.3.1 Driftsordningen

Med driftsordningen (Det vil si ordninger hvor fartøyet midlertidig kan utveksle kvoter, uten at noe fartøy blir tatt permanent ut av fisket) kan fiskerne gjennom en tidsavgrenset periode overta kvoter fra et annet fartøy. Hensikten med dette var at det mottakende fartøyet kan legge opp til en drift som sikrer en mer lønnsom virksomhet over større deler av året (Fiskeridirektøren, 2006).

Hensikten med denne ordningen er på mange måter en erkjennelse av at kystflåtens fangstevne bare delvis blir påvirket av myndighetenes styring, og at forhold som vær og fiskens tilgjengelighet i seg selv kan legge store begrensninger i fisket. Ordningen medfører videre at fartøyene gjennom utveksling av kvoter bedre kan utnytte lokale variasjoner i tilgjengeligheten av fisk langs kysten.

En annen side ved innføring av driftsordninger er myndighetenes ønske om å gi fiskerne mulighet til å delta i de fiskerier som de ulike fiskerne har tradisjon for å drive. Dette fordi myndighetene hadde registrert at innføring av adgangsbegrensninger i flere fiskerier, påvirket kystflåtens varierte driftsmønster langs kysten. Deltagelsen i åpne fiskerier hadde straks økt når det var blitt reist spørsmål om å innføre adgangsbegrensninger i vedkommende fiskeri. Mange hadde derfor deltatt i fiskerier de ellers ville valgt bort, for å sikre fortsatt adgang dersom vilkårene ville skjerpes i fremtiden.

Driftsordningen i korte trekk:

- Gjeldende for hele kystflåten under 28 meter.
- Gjeldende for alle adgangsbegrensede fiskerier.
- Geografisk begrensning på fylkesnivå for den konvensjonelle kvoten av torsk, hyse og sei.
- Størrelsesmessig begrensning i samsvar med delingen av kystflåten i fire lengdegrupper.
- Ikke adgang til å utveksle kvoten av samme fiskeslag i mer enn tre år i løpet av en periode på fem år.

3.3.2 Strukturkvoteordningen

Med strukturkvoteordning mentes ordninger hvor det ble stilt som vilkår for å delta at fartøy ble tatt permanent ut av fiske. Gevinsten for det enkelte fartøyet lå i at kvoten som ellers ville blitt tildelt for fiske med det fartøy som ble tatt ut, ble tildelt for fiske med et annet fartøy som vedkommende fisker eide, etter en viss avkorting eller for en tidsbegrenset periode. En slik ordning hadde med andre ord til hensikt å medvirke til en langsiktig tilpasning av flåten til ressursgrunnlaget, og et bedret driftsgrunnlag for det enkelte fartøy (Fiskeridirektøren, 2004).

Av myndighetene ble denne ordningen omtalt som en individuelt finansiert kondemneringsordning, hvor en kombinerer forhøyet kvote for den enkelte med en kvotefordel for hele vedkommende reguleringsgruppe.

Strukturkvoteordningen i korte trekk:

- Var gjeldende for hele kystflåten mellom 15 og 27,99 meter.
- Var gjeldende for alle adgangsbegrensede fiskerier.
- Krav om at fartøy skulle tas permanent ut av fiske.
- Permanent forhøyet kvote mot avkorting (20 %).
- Geografisk begrensninger på fylkesnivå for den konvensjonelle kvoten av torsk, hyse og sei.
- Inndeling i to lengdegrupper, 15 til 20,99 meter og 21 til 27,99 meter.

3.4 Teknologisk utvikling

Forklaringsmodellen først i dette kapittelet inneholder et teknologisk element. I dette ligger det at fartøyenes driftstilpasning også vil avhenge av hvilken fartøy- og redskapsteknologi som er tilgjengelig for utøverne. Som et eksempel på dette kan en trekke frem kombinasjonsvinsj¹² for driftsformen snurrevad og notdrift. Kombinasjonsvinsjene er utformet på en slik måte at et fartøy enkelt kan skifte fra not til snurrevadfiske eller motsatt, uten å måtte skifte dekksutrustning. Med andre ord har kombinasjonsvinsjen medført at det er blitt langt enklere for utøvere å skifte fra det ene fisket til det andre, noe som kan ha bidratt til en endret driftstilpasning og mer utstrakt kombinasjonsdrift i kystflåten.

Et annet viktig element i forhold til teknologi og fartøyenes driftstilpasning, er myndighetenes forsøk på å regulere fangstinnnsatsen ved å sette begrensninger i utformingen av selve fartøyet innen de ulike fartøy og redskapsgruppene. Hensikten med en slik reguleringsform henger nøye sammen med målsettingen om å tilpasse fangstkapasiteten til ressursgrunnlaget. Imidlertid har det vist seg at kombinasjonen med tungt utrustede fartøyer for deltagelse i ulike fiskerier, og begrensende bestemmelser i forhold til fartøyets størrelser, har skapt uheldige løsninger. I det videre arbeidet ønsker jeg å se nærmere på hvilke konsekvenser innsatsreguleringene kan ha med hensyn på fartøyteknologiske løsninger for større kystfiskefartøy.

3.4.1 Innsatsreguleringene

Regelverket knyttet til innsatsreguleringene for kystflåten er omfattende. For flåtegruppen mellom 70 og 90 fot er imidlertid regelverket regulert gjennom forhold som beskrevet i tabellen under.

¹² Anordning som benyttes som vinsje for snurping ved notdrift og innhaling av snurrevad ved snurrevadfiske.

Tabell 3.1 Gjeldende innsatsreguleringer for flåtegruppen mellom 70 og 90 fot. Kilde: Aasjord et al. (2003).

Loa < 27,5 meter	Tillatelse til fiske med snurrevad og seinot	Forskrift med medhold i deltagerloven
Loa < 27,5 meter og Lastekap. < 1500 hl	Tillatelse til fiske med snurpenot etter sild, brisling, makrell og lodde	Forskrift med medhold i deltagerloven
Loa > 28 meter	Egen gruppekvote for fartøy som fisker med konvensjonelle redskap (line og garn)	Forskrift med medhold i lov om saltvannsfiske

Myndighetene har valgt å definere skille mellom kyst- og havfiskeflåten etter lengste lengde (Loa), og er over 28 meter for konvensjonelle redskaper, mens grensen for et definert kystfiskefartøy er 27,44 meter for de som fisker med aktive redskaper som not, trål og snurrevad. Videre ser vi begrensninger i lasteromskapasitet på 1500 hl¹³, eller 150. tonn fisk for kystnotfartøyene. For kombinasjonsfartøyene betyr det at fartøyene ikke kan bygges lengre enn 27,44 meter og ikke kan laste mer enn 1500 hektoliter.

Regelverket har lagt klare føringer for hvordan flåte tilpasningen har utviklet seg. De fleste nybygde kystfiskefartøyene i den definerte lengdegruppen er bygget rett under lengdegrensen på 90 fot, og har en oppgitt lastekapasitet på 150. m³. Denne tilpasningen ser en forekommer uavhengig av om rederiet har tilpasset seg med flere rettigheter, jf. struktureringstiltakene. Aasjord et al. (2003) skiver at det både fra fiskerhold og skipsingeniører er betydelig kreativitet i både omgåelse og tilpasning av fiskefartøyer etter myndighetenes lovverk.

Med bakgrunn i flåtens tilpasning rundt en sammensatt portefølje av rettigheter, må aktørene tilpasse fartøyene til ulike former for kombinasjonsdrift innenfor rammen av myndighetenes lovverk. I samme rapport (Aasjord et al. 2003) skriver forfatterne at effektene av at investor søker å oppnå maksimal fangstkapasitet, samt hensynet til kombinasjonsdrift, er ofte at fartøyene kan bli uhensiktsmessige konstruert med en rekke negative følger. En nærmere beskrivelse og eksempler vil jeg komme tilbake til i kapittel 4 og 5 som omhandler kystflåtens driftstilpasning og spesialiserte driftsformer.

¹³ Måleenhet, 1. hektoliter tilsvarer 100. liter.

For å kunne si noe nærmere om rederens vurderinger omkring driftstilpasning kan det være viktig å avdekke hvilke vurderinger som ligger i bunnen for fornyelse av fiskefartøy. Erfaringsmessig kan investeringene være motivert ut fra flere forhold, men Aasjord et al. (2003) peker på følgende forhold:

- Økt fangsteffektivitet innen ulike fiskerier (regulerte og uregulerte bestander)
- Bedre sikkerhet og bekvemmelighet for mannskapet
- Mer effektiv fangstbehandling og bedre kvalitet
- Kvotetildeling etter størrelse på fartøyene

3.4.2 Paragrafbåter

Aasjord et al. (2003) skriver at når myndighetene har lukket fiskerier og fordelt fiskeressursene etter fartøy og redskapsgrupper, har omfanget av paragrafbåter økt. Årsaken til det har en nær sammenheng med det institusjonelle rammeverket som fordeler fiskeressursene, kombinert med et virkemiddelapparat som har hatt til hensikt å stimulere byggingen av større fiskefartøy. Som et eksempel på dette refereres det til sammenhengen mellom teknisk tilpasning i fiske og viktige rammebetingelser for kvotefordeling ved bruk av skjæringsdatoer for kystflåten som fisker torsk. Dette har gitt seg utslag i form av at kystfiskere som fisker torsk (Gruppe I) har byttet ut mindre fartøyer med større fartøyer, og fått kvotemessig uttelling for dette. Tildelingen av større kvoter etter det nye fartøyets lengde har skjedd ved at de såkalte skjæringsdatoene er flyttet og har vært en sterk drivkraft for bygging av større fartøy like under grensen for virkefeltet til Gruppe I (0-28 meter). I tillegg har myndighetene over store deler av 90-tallet gitt prioritet i det offentlige virkemiddelapparatet til bygging av større kystfiskefartøy mellom 15 og 34 meter.

3.4.3 Fornyelse gjennom virkemiddelapparatet

Den 1.1. 97 ble Statens Fiskarbank innlemmet i SND¹⁴, og fiskeflåten kom gjennom dette i posisjon til å ta del i det økonomiske virkemiddelapparatet slik som det øvrige næringsliv (Landsdelsutvalget, 1997). Myndighetene ønsket gjennom dette å styre strukturutviklingen i flåten ved hjelp av sitt virkemiddelapparat. Dette kunne gjøres ved at Fiskeridepartementet tildelte kontraheringstilskudd til fartøyprosjekter som lå innenfor definerte satsningsområder. Investeringsstilskuddet var forbeholdt redere som hadde fått tilsagn om kontraheringstilskudd. Fiskeridepartementet utformet retningslinjer som omhandlet at lån og tilskudd skulle prioriteres til bank- og kystfiskebåter i størrelsen 15- 34 meter, og at ordningene hadde til hensikt å møte forhold som:

- Sikre tilstrekkelig rekruttering til fiskeflåten.
- Sikre at fiskefartøy blir lønnsomme, gode og trygge arbeidsplasser ved at lønns- og arbeidsforholdene tilpasses de krav moderne mennesker stiller.
- Sikre at norske fiskere opprettholder sine rettigheter, og at den norske fiskeflåten i hovedsak forblir fiskereid.
- Utnytte nye muligheter i markedene for fisk slik at fiskeflåten sikres en størst mulig andel av verdiskapningen i norsk fiskerinæringen.

I SND var investeringsstilskuddet begrenset til nærmere definerte geografiske områder med ulik prosentvis maksimaluttelling i ulike områder. Et prosjekt fra Nordland kunne maksimalt oppnå 30 % i tilskudd til sammen – kontraheringstilskudd og investeringsstilskudd.

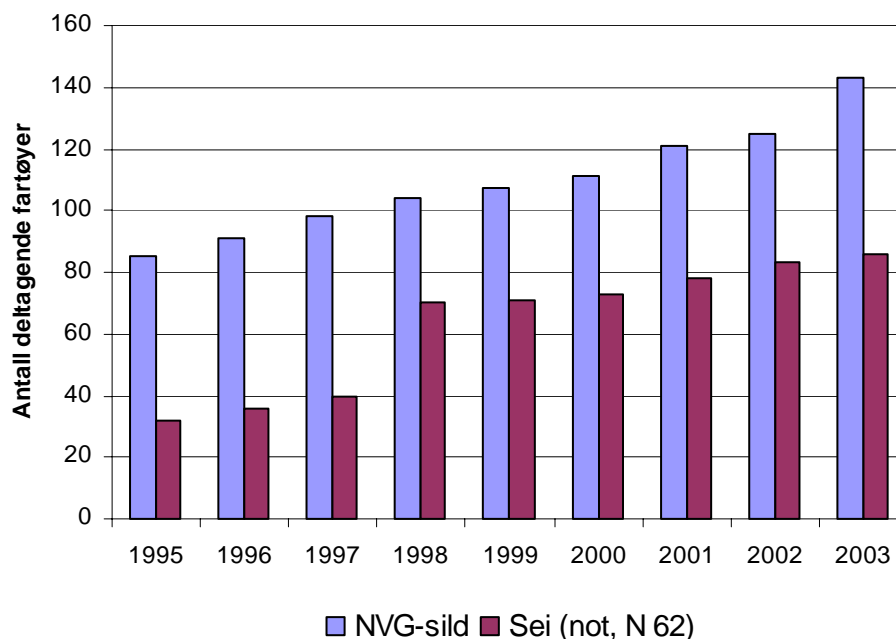
Investeringsstilskuddet ble innvilget med ulik % sats til prosjektene (Landsdelsutvalget, 1997).

Ordningene medførte at finansieringsmulighetene for nye kystfartøy ble dramatisk endret. Dette gav utslag i en betydelig nybyggingsaktivitet i de etterfølgende årene, og fremveksten av større kystfiskefartøyer økte betydelig. Fornyelsen av flåten medførte videre at driftsgrunnlaget til de nye fartøyene måtte utvides for å være i stand til å dekke kapitalkostnadene ved prosjektene.

¹⁴ SND, forkortelse for Statens næring og distriktsutviklingsfond, nå kalt Innovasjon Norge.

3.4.4 Flåtefornyelse og utvidet driftsgrunnlag

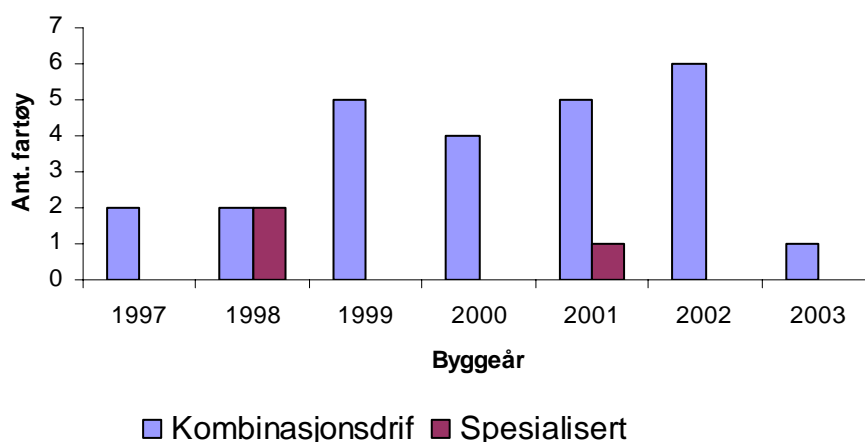
Om en sammenligner avsnitt 3.2.4 (flere adgangsbegrensede fiskerier) som gjengir når myndighetene har valgt å stenge ulike fiskerier, med nybyggingsaktiviteten i flåtegruppen, ser en klare sammenhenger mellom hvordan fiskere som har vært i posisjon for å skifte ut sine aldrende fartøy, har gjort dette ved å bygge nye kombinasjonsfartøy. På denne måten vært de vært i stand til å utvide driftsgrunnlaget ved å søke mot andre åpne fiskerier. Slik kan en hevde at fornyelse av flåten har ført til en endret driftstilpasning med fiske på arter som ikke var en del av driftsgrunnlaget på det utskiftede fartøyet. Som kjent ble seinotfisket for kystflåten nord for 62°N adgangsregulert i 1999, men sildefisket ble adgangsregulert så sent som i 2002 for samme flåtegruppe.



Figur 3.2 Antall fartøy mellom 21,35 og 27,5 m som fisket NVG-sild og sei nord for 62°N med not i perioden 1995-2003. (Fiskeridirektoratet, 2006b).

Figuren over viser en betydelig tilvekst i antall deltagende fartøyer i fartøygruppens fiske etter NVG-sild og seinot nord for 62°N gjennom perioden. I fisket etter NVG-sild har antall deltagende fartøyer i lengdegruppen mellom 21,35 til 27,5 meter økt med hele 47 % (40 fartøyer) i perioden fra 1995 til fisket ble stengt i 2002. For fartøyenes fiske etter sei nord for 62°N med

not har økningen for samme lengdegruppen vært på hele 122 % (39 fartøyer) fra 1995 til fisket ble stengt i 1999.



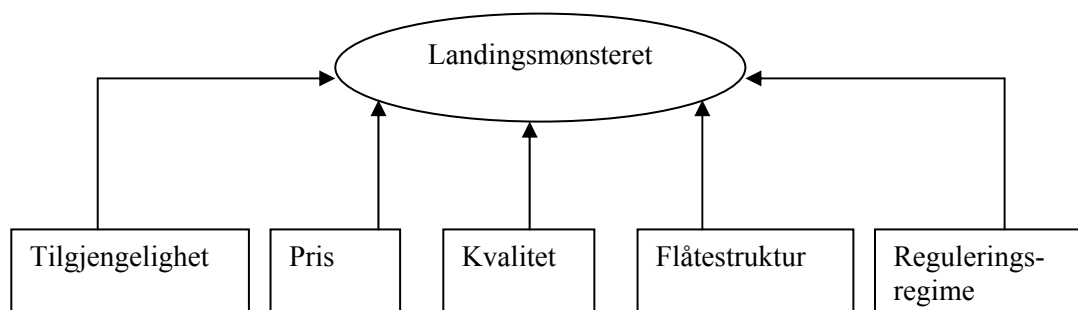
Figur 3.3 Antall nybygde kystfiskefartøy mellom 70-90 fot for i perioden 1997-2003 fordelt etter tilpasning
Kilde: Aasjord et al.(2003)

Figuren over viser en betydelig nybyggingsaktivitet i forkant av en periode når sentrale fiskerier for kystflåten har vært i ferd med å stenges. I denne sammenhengen vil jeg imidlertid påpeke at flere av de nybygde fartøyene som tabellen over refererer til, er skiftet ut med fartøyer som i utgangspunktet var rigget for å drive med kombinasjonsdrift. De spesialiserte fartøyene i denne figuren henviser for øvrig til fartøyer som er bygget for å drive med bare en redskapsform. Figuren viser også hvor utbredt kombinasjonsdrift er i forhold til spesialiserte driftsformer (redskap og art).

3.5 Flåtetilpasning og landingsmønster

Fartøyenes rettighetsportefølje har vist seg å kunne påvike driftsatferden i fisket (Isaksen et al. 2003). Med bakgrunn i dette kan det være viktig å avdekke de bakenforliggende faktorene for landingsmønsteret til fartøyene. På denne måten kan en bedre forstå hvilke faktorer som er med på å legge føringene for fartøyenes bevegelser (aktivitet i fisket) gjennom året. De ulike driftsformenes sesongprofil vil jeg komme nærmere tilbake til i kapittel 4 og 5, som omhandler henholdsvis fartøygruppens tilpasning og spesialisert driftsform.

Det videre arbeidet baserer seg på en rapport skrevet av Bent Dreyer på Fiskeriforskning som heter "Fra fritt fiske til fartøykvoter i torskefisket" (1992), og som senere er referert til i Flåtens og Hermansens avhandling "Kappfiske- problem eller løsning?" (2005).



Figur 3.4 Forklaringsmodell med de faktorer som er viktigst for valget av når fisken skal fanges og leveres.
Kilde: Flåten & Hermansen (2005)

Fiskens tilgjengelighet er et svært viktig element når fiskerne skal avgjøre tidspunkt for fangsttinnssats. I begrepet legger man parametere som beskriver tetthet av fisk, redskapseffektivitet i den aktuelle perioden og værforhold. Det mest kostnads- og tidseffektive fisket på torsk gjøres når fisk fra Barentshavet er inne ved kysten i store kvanta (Flåten & Hermansen, 2005). Innenfor de pelagiske fiskeriene ser man det samme mønsteret, både i sildefisket i Vestfjorden og på Møre og loddefisket ved kysten av Finnmark og Troms. Imidlertid er fisket etter gytemoden torsk noe mer spesielt, fordi denne fisken opptrer i langt mer spredte forekomster i andre deler av året.

Med redskapseffektivitet i den aktuelle perioden forstår vi hvor godt redskapet fanger fisken i forhold til andre perioder av året. Som et eksempel på dette kan en trekke frem notfiske etter sild. Notfiske har klare begrensninger i hvor dypt redskapet kan opereres på, noe som medfører at fangsttinnssatsen må konsentreres til de periodene av året hvor silda befinner seg i de øvre vannmassene. Dette begrenser notfisket etter sild til perioden hvor den er inne ved kysten for overvintring og gyting. I andre deler av året når silda er ute i Norskehavet for å beite, står den vanligvis for dypt i vannmassene til at den kan fanges ved not. For Kystnotflåten betyr dette at sildefisket må konsentreres til de periodene av året når silda er kystnært, som igjen fører til langt kortere avstander i forhold til leveranse.

Prisen fiskerne kan oppnå er naturligvis sentral for beslutningen om fiske. Flere analyser har vist at beste prisen for torsk normalt sett oppnås i hovedsesong for dette fisket. Hovedsesongen sammenfaller med når torsken er under kysten for å gyte, et tidspunkt der også fisken normalt sett er av best kvalitet.

Fiskens kvalitet vil altså være et viktig parameter for beslutning om deltagelse i fisket. Kvalitet kan defineres etter ulike kriterier, men fiskens kvalitet vil utvilsomt endres gjennom året med bakgrunn i biologiske variasjoner. Gytemoden torsk faller i kvalitet for foredlingsindustrien etter gyting ved at filetutbyttet faller og vanninnholdet i fiskemuskelen øker. Parameteret er også knyttet opp mot fiskens størrelsesfordeling. Ung-torsken som er på beitevandring er følgelig langt mindre enn den gyteklare skreien, slik at denne fisken kan i noen tilfeller anses som fisk av lavere kvalitet.

Flåtestrukturen beskriver sammensetningen av fartøyene i flåten med hensyn på antall fartøy, størrelse, type redskap, lagringskapasitet og fiskerettigheter (Flåten & Hermansen, 2005). Mens tilgjengelighet, kvalitet og priser kan endres raskt, har flåtestrukturen tidligere vært relativt stabil. Imidlertid har forhold som adgangsbegrensninger og innsatsreguleringer i fisket, kombinert med strukturkvoteordningen, medført at flåtestrukturen de siste årene har endret seg relativt mye. Flåten har i langt større grad tilpasset seg omkring en utstrakt kombinasjonsdrift, med en konsentrasjon av rettigheter på færre fartøy. Dette er forhold som kan påvirke landingsmønsteret betydelig.

Reguleringsregimet kan naturligvis være viktig for fangstbeslutningen. Motpoler er regimer der fartøyenes individuelle beslutninger kan få store følger for hverandre (konkurransefiske) og regimer der fartøyene fritt kan tilpasse sitt fiske uten å måtte ta hensyn til andres beslutninger (fartøykvoter)(Flåten & Hermansen, 2005). Denne typen reguleringer medfører at beslutningen om fisket avhenger av andre fartøyers tilpassning, og vil over tid endres med bakgrunn i endret behov for reguleringer fra myndighetene.

Forklaringsmodellen viser med tydelighet kompleksiteten som ligger bak landingsmønsteret. Hensikten med å trekke inn forklaringsmodellen var som beskrevet over å se nærmere på hvilke vurderinger som ligger bak beslutning om tidspunkt for fiske. Disse vurderingene kan være viktig å omtale for bedre å forstå de ulike fartøysgruppenes landingsmønster.

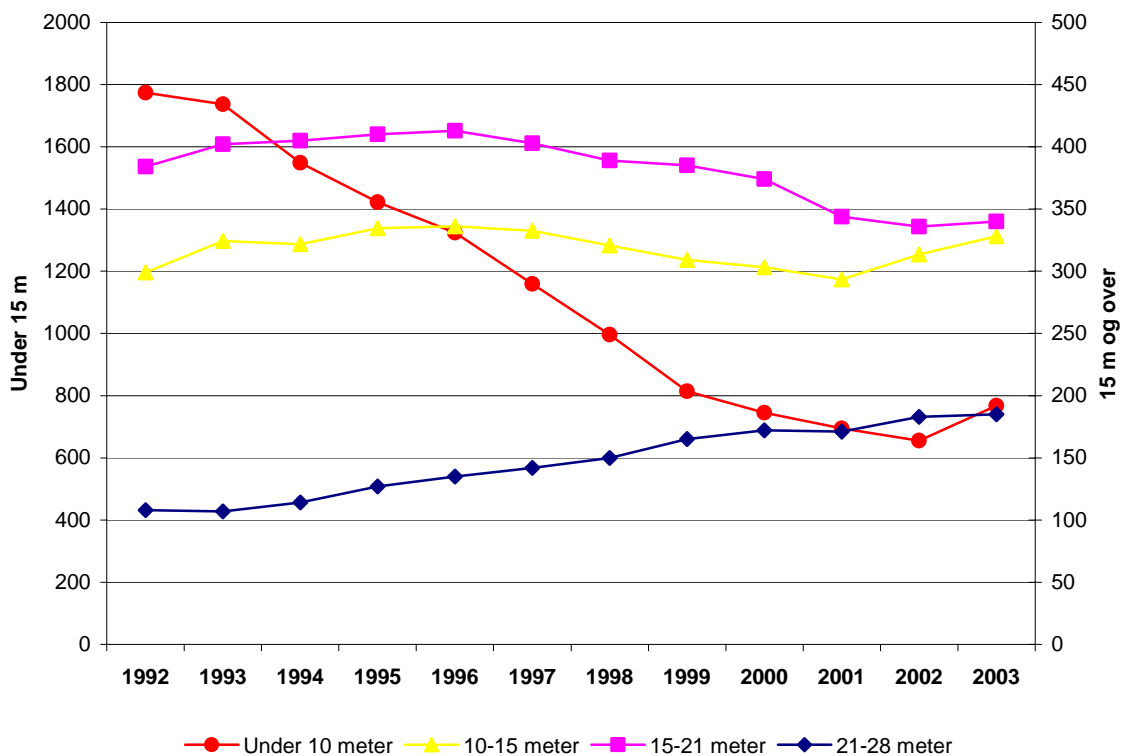
I det videre arbeidet vil jeg beskrive fartøygruppens tilpassning gjennom gruppas størrelse, hvilke driftskombinasjoner som er benyttet, driftsmønster og litt om fartøyvalg. Jeg har blant annet vært så heldig å få tilgangen til en fullstendig oversikt over omfanget og benyttelse av strukturkvoteordningen.

4. FARTØYGRUPPENS TILPASNING

4.1 Fartøygruppens størrelser

Hensikten med dette kapittelet er å gi leseren oversikt over fartøygruppens (fartøyer mellom 70 og 90 fot) driftstilpasning. Fartøygruppen må kunne omtales som variert, slik at jeg gjennom dette kapittelet har til hensikt å redegjøre for ”gjennomsnittsfartøyet” i gruppen. Innledningsvis ønsker jeg å presentere fartøygruppens størrelse, utbredelse, innsats i fiske osv. Deretter vil jeg beskrive omfang og fremstille hvordan strukturordningen er benyttet, for så avslutningsvis å gi en beskrivelse av fartøyvalg.

Antall fartøyer som deltar i Gruppe I kan danne et godt bilde over fartøygruppens størrelser. Gruppe I fartøyene er tidligere omtalt som fartøy med løyve til å fiske etter torsk, hyse og sei. Vi skal senere se at nettopp torskefisket er fartøygruppens viktigste aktivitet, slik at deltagelse i dette fisket trolig gir et godt mål på fartøygruppens omfang og utbredelse.



Figur 4.1 Antall Gruppe I rettigheter i perioden 1992-2003, fordelt på fire størrelseskategorier. Kilde: St.meld.nr.20 (2002-2003)

Figuren over viser at utviklingen i antall Gruppe I rettigheter er svært forskjellig innenfor de ulike størrelseskategoriene. Ser en på utviklingen i antall Gruppe I rettigheter i den minste flåtegruppen (under 10 meter), ser man en sterkt nedadgående utvikling fra 1774 rettigheter i 1992 til 768 i 2003. Dette utgjør en reduksjon på hele 57 %. For fartøygruppen mellom 10-15 meter ser en imidlertid en økning i antall rettigheter fra 1196 i 1992 til 1313 i 2003, som utgjør en økning på 9 %.

For fartøygruppen 15-21 meter ser man også her en nedadgående utvikling. I 1992 var det registrert 384 Gruppe I rettigheter i denne fartøygruppen, mens tallet for 2003 var nede i 340. Til tross for fartøygruppens varierte utvikling gjennom perioden, er antall Gruppe I rettigheter redusert med vel 11 %. Når det gjelder utviklingen i antall Gruppe I rettigheter for de største fartøyene, 21-28 meter (målgruppen)¹⁵ ser en imidlertid en vekst gjennom hele perioden. I 1992 var det 108 Gruppe I rettigheter, mens det i 2003 var registrert hele 185 rettigheter. Dette utgjør en økning på hele 42 %. Mens det i 1992 var registrert 26752 fiskere i alt (hovedyrke og biyrke), var det totalt i 2003 registrert 17259 fiskere, noe som utgjør en reduksjon på hele 35 % (Statistisk Sentralbyrå, 2006).

4.1.1 Fylkestilhørighet

Tabell 4.1 Antall fartøy fordelt på lengdeintervaller og fylker. Kilde: Fiskeridepartementet (2000)

LENGDE	FINNMARK	TROMS	NORDLAND	NORD-TRØNDELAG	SØR-TRØNDELAG	MØRE OG ROMS.	SOGN OG FJORD.	HORDALAND	ROGALAND	VEST-ADGDER	Totalt	År 2000
21-22	6	6	20	1	2	3	8	3			49	53
22-23		1	11			3					15	14
23-24	2	10	12			4	1			1	30	32
24-25	5	7	3			2					17	18
25-26	2	2	2	1		1	1				9	9
26-27			5				1				6	10
27-28	3	6	12		1	5	3	2	1	1	34	36
Totalt	18	32	65	2	3	18	14	5	1	2	160	172

¹⁵ I sammenheng med beskrivelsen av fartøygruppen er det et avvik mellom den definerte fartøygruppens størrelse som er satt til 70 (21,35m)- 90 (27,45m) fot. Dette vil medføre at fartøyene som er rett i under- og overkant av den definerte fartøygruppen i avsnittene 4.1 og 4.2 blir omtalt som målgruppen.

Tabell 4.1 viser fartøyene mellom 21-28 meter fordelt på lengdeintervall og hjemstedsfylke i 1998. Nordland var det klart størst fylke med dobbelt så mange fartøyer som Troms, som dette året var det nest største fylket sett i forhold til antall fartøyer. Nordland og Troms hadde til sammen 60 % av fartøyene i utvalget, og om en utvider dette med å inkludere Finnmark ser man at 72 % av fartøyene hører hjemme i de tre nordligste fylkene. Videre viser tabellen at det er et begrenset antall gruppe 1 fartøyer mellom 21-28 meter største lengde som er hjemmehørende i Nord Trøndelag, Sør Trøndelag, Hordaland, Rogaland og Vest Agder. Under avsnitt 4.2 og 4.2.1 er disse slått i sammen under fellesbetegnelsen ”andre fylker”. I det videre arbeidet er det bare fartøygruppen mellom 21-28 meter som omtales. Dette med bakgrunn i oppgavens avgrensninger innledningsvis.

4.2 Fartøygruppens fiskerier

Fartøygruppens fangstinnsats rettes ikke bare inn mot fiske i Gruppe I som beskrevet over, men omfatter innsats i fiske etter samtlige av de viktigste fiskebestandene her til lands. I tabellen under er fartøyenes landinger registrert i forhold til hvor fartøyene er hjemmehørende. Tabellen gjengir fartøygruppens landinger i 1998. Dette kan medføre at inndelingen blir noe mer uoversiktlig i forhold til den tidligere omtalte deltagelsen i fisket til fartøygruppen. Bakgrunnen til dette er at registreringene i 1998 ikke var basert på en felles Gruppe I som i dag, men omtalt som separate landinger av torsk, hyse og sei. Videre var ikke sildefisket adgangsregulert (2002) på dette tidspunktet. Med bakgrunn i dette kunne det ha vært ønskelig med nyere data for å fange opp endringene i flåtens struktur og aktivitet. Imidlertid velger jeg å benytte de foreliggende dataene, som jeg mener gir et godt bilde av fartøygruppens fiskerier, også i forhold til dagens innsats.

Tabell 4.2 Antall fartøy i gruppen som har landet fangst i ulike regulerings og konsesjonsgrupper i 1998.
Kilde: Fiskeridepartementet (2000)

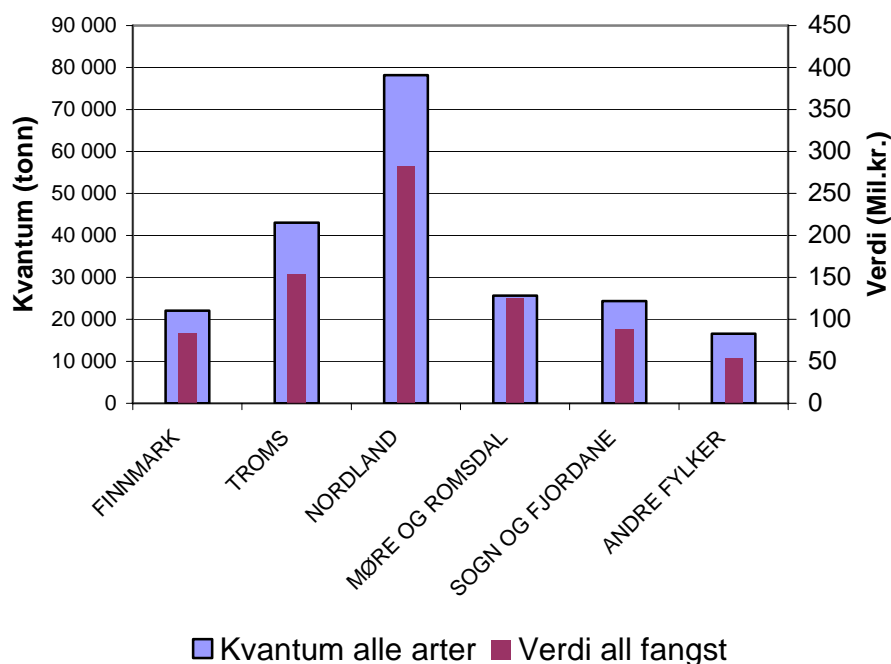
FYLKESNAVN	Torsk konsjonell	Hyse konsjonell	Sei konsjonell	Sei konsjonell sør	Seinot N62N	Seinot S62N	NVG-Sild not	NVG-Sild Kons	Nordsjøild not	Makrell not	Makrell konsjonell	Reketrål > 65	Brosme konsjonell	Lange konsjonell	Vågehvalfangst
FINNMARK	17	17	17	1	9	1	10		1	2		1	6	7	
TROMS	30	30	30		16		22	2	1	2		5	14	20	
NORDLAND	62	61	63		30		46	1	3	6		5	27	35	11
NORD-TRØND.	2	2	2				2						2	2	
SØR-TRØND.	3	3	3	1	2		2			2			3	3	
MØRE OG R.	18	18	18	3	9	2	9		3	5			9	13	
SOGN OG FJ.	13	13	13	5	9	4	10		6	9			9	11	
HORDALAND	4	4	2	2	2	2	5			3	1		1	1	
ROGALAND	1	1	1	1					1				1	2	
VEST-ADGDER	2	2	1	2									2	2	
Totalt	152	151	150	15	77	9	106	3	15	29	1	11	74	96	11

Som en ser av tabellen var det 152 fartøy som leverte torskefangst i 1998. Nesten samtlige at disse fartøyene leverte også fangster av hyse og sei, noe som henger sammen med at disse artende ofte fiskes i kombinasjon med hverandre. Også landingen av lange og brosme kan til dels forklares som bifangst i sammenheng med torskefisket. 70 % av fartøyene som landet torsk i 1998, har også landet NVG-sild. Av fartøyene som hadde fisket både torsk og NVG-sild hadde 51 % av fartøyene også fisket sei med not. Andelen fartøy som fisket makrell i gruppen var i 1998, 19 %.

Sogn og Fjordane skiller seg klart ut med antall fartøy som fisker makrell. Dette gjenspeiler fylkets posisjon innenfor pelagisk fiske. Nordland som har nesten fem ganger flere fartøy innenfor torskefiskeriene enn Sogn og Fjordane, og har bare seks fartøy som fisker makrell.

4.2.1 Fylkesvis fordeling av fangst

Samlet omsatte fartøygruppen for 787 millioner kroner i førstehåndsverdi i 1998, og totalt oppfisket kvantum var 209 000 tonn (Fiskeridepartementet, 2000).

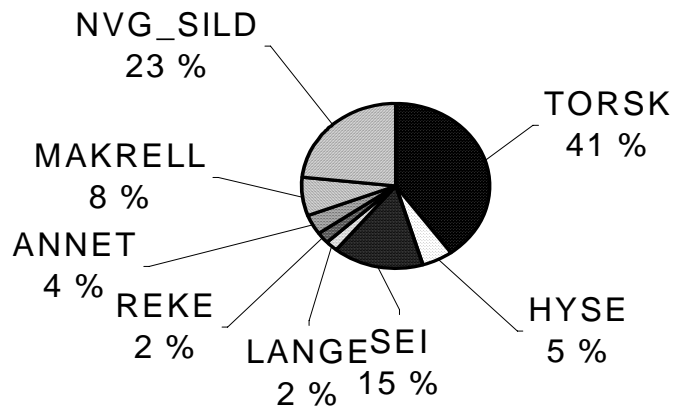


Figur 4.2 Fylkesvis fordeling av landa kvantum og utbetalt førstehåndsverdi til fartøygruppen mellom 21-28 meter. Kilde: Fiskeridepartementet (2000)

Som en ser av figur 4.2 er det en klar sammenheng mellom landet kvantum og verdi. Her peker Nordland seg klart ut i forhold til både kvantum og verdi, å viser fylkets betydningsfulle posisjon i fartøygruppen mellom 21-28 meter. Det kan imidlertid være interessant å merke seg at fartøyene hjemmehørende i Møre og Romsdal skiller seg ut med en noe høyere førstehåndsverdi sammenlignet med Finnmark og Sogn og Fjordane, som er relativt like med hensyn på kvantum. Mye av årsaken til at Møre og Romsdal skiller seg ut i denne sammenheng kan trolig relateres til at fartøyene tradisjonelt har benyttet seg av auksjon og gjennom dette fått en noe høyere verdi på råstoffet i forhold til for eksempel Finnmark. I tabell 4.2 så vi at fartøyene i Sogn og Fjordane i stor grad har tilpasset seg rundt pelagisk fiske (fisk som normalt har en lavere verdi per kilo) og gjennom dette ikke oppnår samme verdiskapning som fartøyene i Møre og Romsdal.

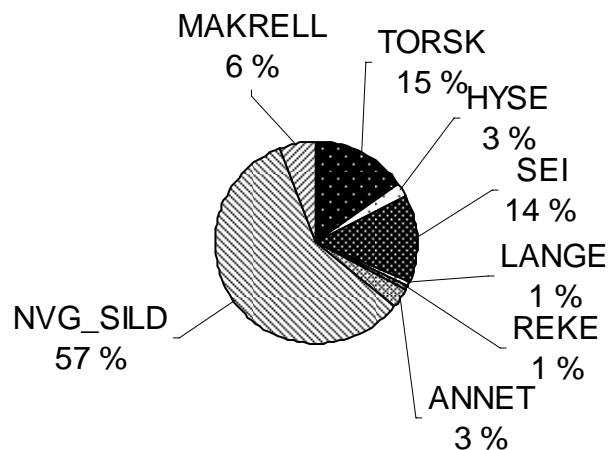
4.2.2 Fangstmengde- og inntekter

I dette avsnittet skal jeg se nærmere på den prosentvise fordelingen av førstehåndsverdi og kvantum for de viktigste fiskeriene som fartøyene landet i 1998. En slik fremstilling kan også gi et samlet inntrykk av hvordan fangstinnnsatsen fordeles mellom ulike fiskeslag- og driftsformer.



Figur 4.3 Prosentvis fordeling av førstehåndsverdien fordelt på fiskeslag i 1998. Kilde: Fiskeridepartementet (2000)

Figur 4.3 viser at driftsgrunnlaget til fartøygruppen er sammensatt, men at førstehåndsverdien av torsk er størst med 41 %, etterfulgt av sild med 23 % og sei med 15 %. Ser en på verdien av Torsk, hyse og sei samlet, utgjør dette 61 % av førstehåndsverdien for flåtegruppen.



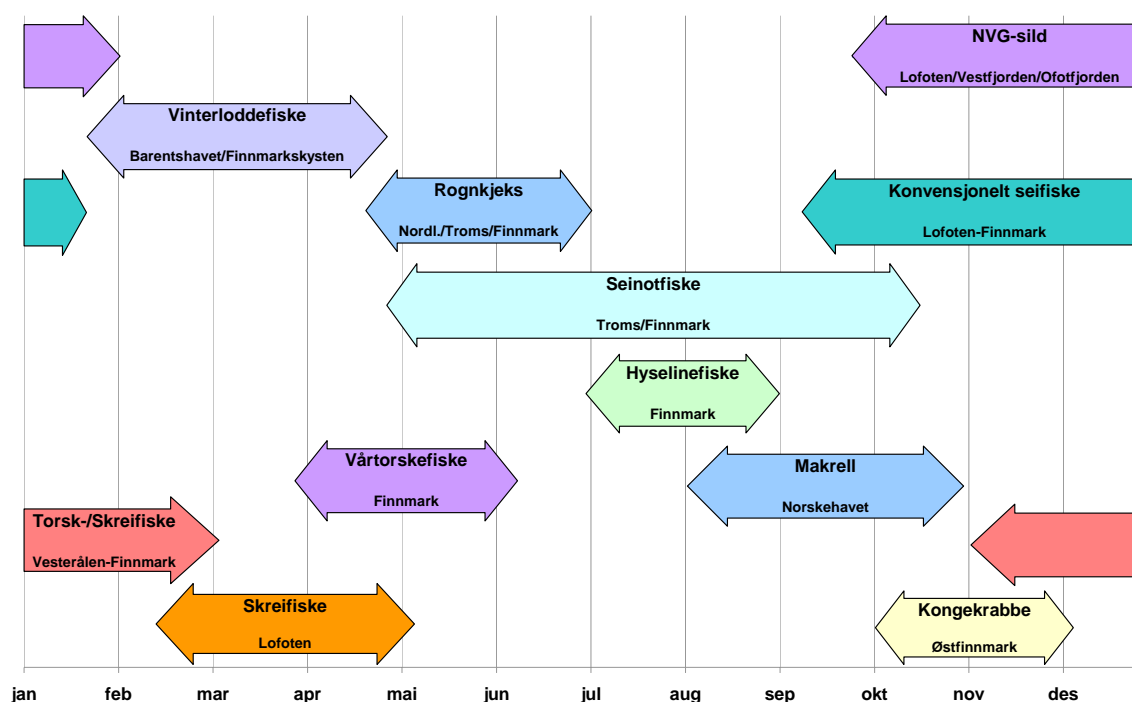
Figur 4.4 Prosentvis fordeling av kvantum fordelt på fangst av ulike fiskeslag i 1998. Kilde: Fiskeridepartementet (2000)

Figur 4.4 viser at NVG-sild alene utgjør hele 57 % av fangstkvantumet, mens torsken som representerer den mest verdifulle fisken for gruppen bare utgjør 15 % av fangstkvantumet. Om en regner torskearta fisk og lange som ett fiskeri, utgjorde dette over 30 % av fangstkvantumet.

4.3 Driftsmønster

Som det fremkommer av tabell 4.2, er fartøygruppens vanlige driftsform kombinasjonsfiske etter hvitfisk (torsk, hyse og sei), ”NVG-sild” og ”seinot”. Dette gjelder for fartøyene fra Nord-Norge, Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane. I den videre analysen velger jeg derfor å avgrense oppgaven til denne driftskombinasjonen. Jeg anser denne kombinasjonen av rettigheter som en representativ portefølje for fartøygruppen både i et regionalt og nasjonalt perspektiv.

Kombinasjoner i fisket legger sterke føringer på driftsmønsteret til fartøyene ved at behovet for å avvikle de ulike fiskeriene, etter beste sesong og tilgjengelighet, øker i takt med antall rettigheter og driftskombinasjoner (Aasjord et al. 2003). Dette kan medføre at fartøy med en tilpasning rundt kombinasjonsfiske vil oppleve at disponibel tid for avvikling av de ulike fiskeriene vil være gitt ved kombinasjonen av rettigheter. Dette gjenspeiler verdien av en driftskombinasjon som er satt i sammen med tanke på effektiv avvikling av fiske og økonomisk resultat.



Figur 4.5 Ulike fiskesesonger for norsk kystflåte, perioder over året. Kilde: Isaksen et al. 2003

Figuren over viser tilnærmet alle de viktigste sesongfiskeriene for kystflåten i Norge, gjengitt med referanse til periode i året. En ser her at torskefisket er inndelt etter om det fiskes torsk eller skrei og etter område. Inndelingen som i andre deler av oppgaven blir omtalt under fellesbetegnelsen torskefiske, kan være med på å gi et mer helhetlig bilde, samt gi økt forståelsen for kompleksiteten bak sesongavviklingen. Før man går nærmere inn på å beskrive sammenhengen mellom de ulike sesongene, bør det understrekes at avviklingen av de ulike sesongene vil variere noe fra fartøy til fartøy, men at dette overordnet kan presenteres som over, fordi det gjengir ”normalen” for avviklingen av de ulike sesongene.

4.3.1 Kombinasjonsdrift gjennom året

Fra nyttår starter vanligvis kombinasjonsfartøyene sildefiske i Vestfjordområde. Fiskere følger ofte silda sørover langs kysten til den er fremme på gyteområdene langs Nordlandskysten og Nordvest-landet. Dette fisket pågår gjerne til ut i februar/ mars, alt etter om det er loddefiske eller ikke. I et år hvor det ikke er loddefiske, vil nok sildesesongen bli strukket noe lengre.

Loddefisket foregår i Barentshavet og på kysten av Finnmark og Troms i tidsrommet fra januar til ut i februar/ mars måned. Dette fiske kan deles inn i industrifiske til mel og olje, og konsumfiske etter rognlodde som menneskeføde. Konsumfisket pågår gjerne fra slutten av februar og ut i mars måned. Mange fiskere ønsker å fiske størst mulig del av kvoten som konsumfisk, fordi denne fisken er langt mer verdifull enn industrifisken. Dette kan medføre at loddesesongen blir strukket noe lengre ut i mars enn hva tilfellet vil være for aktører som fanger denne til mel-anvendelse.

Etter loddefisket i februar/ mars måned er det ofte fiske etter torsk (skrei) som venter. Dette fisket pågår langs kysten fra Vest-Finnmark til Lofoten. Ut i februar/ mars måned er ofte størstedelen av innsiget kommet til Lofoten og Vesterålen. Fisket i dette området pågår gjerne til langt ut i april måned. Etter fisket i Vesterålen/ Lofoten er det vårtorskefiske i Finnmark som står for tur. Dette er fiske etter ung torsk som er på beitevandring etter lodde på Finnmarkskysten. Dette fisket pågår vanligvis til ut i mai måned.

Fra midten av mai starter seinot-fiske i kyst og fjordområdene i Troms og Finnmark. Dette fisket er periodisert med en stopp under fellesferien. Første periode pågår i fra åpningen i mai til ut juni

måned. Fisket blir åpnet igjen i august og pågår gjerne frem til oktober, avhengig av når den tilmålte kvoten er oppfisket.

Fra september begynner kystflåten sitt fiske etter sild igjen. Silda er da tilbake i Lofoten-område etter beitevandring i Nord-Atlanteren. Fisket pågår gjerne til ut i desember, alt etter når kvoten er oppfisket. Noen fartøy velger å sette av en liten del av torskekvoten for å fiske denne i november/desember måned. På denne årstiden begynner kystfiskerne å ta de første fangstene av den gyteklare skreien. Fisket pågår frem mot jul, alt etter hvor stor gjenværende kvote er.

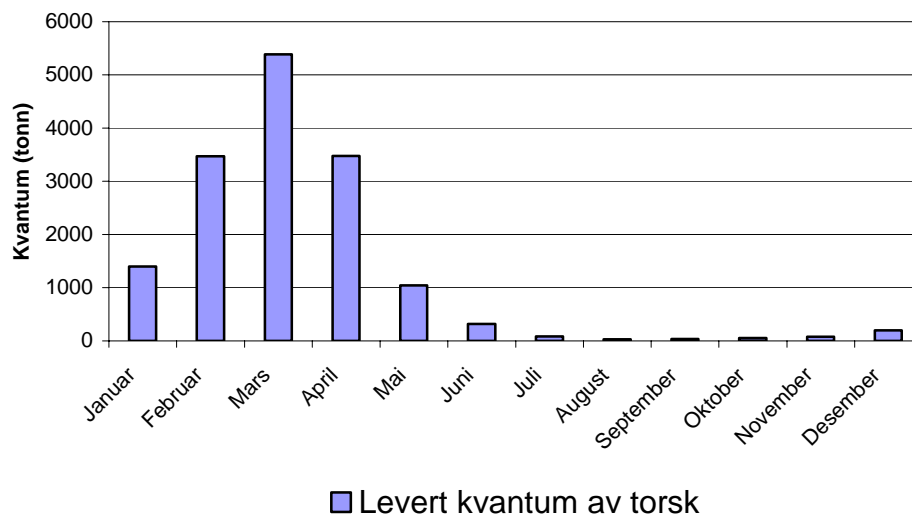
4.3.2 Ytterligere rettighetsportefølje

Utover den kombinasjonsdriften som er beskrevet ovenfor har 29 fartøy SUK- rettigheter¹⁶ (1998) (Fiskeridepartementet, 2000). Rettigheten gir fartøyene kvoter på makrell og nordsjøsild. Makrellfisket blir avviklet i perioden fra midten av august til ut november, men fisket etter nordsjøsild foregår i perioden fra slutten av mai til et stykke ut i juli. De fleste av fartøyene med en slik konsesjon har også rettigheter som beskrevet for kombinasjonsfartøyet over. Ut over dette er det en del fartøyer som driver fiske etter blåkveite, reke og fangst av vågehval.

4.3.3 Landingsmønster

I avsnittene over har vi sett hvordan flåtegruppens driftsmønster forløper gjennom året. I det videre arbeidet kan det være viktig å se nærmere på det faktiske landingsmønsteret til fartøygruppen. Med bakgrunn i kombinasjonsfartøyenes mange fiskerier velger jeg å se nærmere på landingene av torsk og NVG-sild som er omtalt som de mest verdifulle. Med landingsmønster menes i denne sammenhengen når tid på året fartøyene lander (leverer) fangsten sin til kjøper. For de fleste fartøyene i fartøygruppen (fersk leveranse) vil landingsmønster og fangstmønsteret være identisk. For fartøyer som fryser råstoffet ombord, kan det imidlertid være en viss forskyvning mellom fangsttidspunkt og landingstidspunkt. Andelen frosset råstoff fra fartøygruppen antas å være relativt liten, slik at jeg i det videre arbeidet velger å se bort fra dette.

¹⁶ Forkortelsen SUK, betyr snurper uten konsesjon.



Figur 4.6 Landinger (kvantum) av torsk inndelt etter måned fra kystflåten mellom 70 og 90 fot i 2005. (Norges Råfisklag, 2006a)

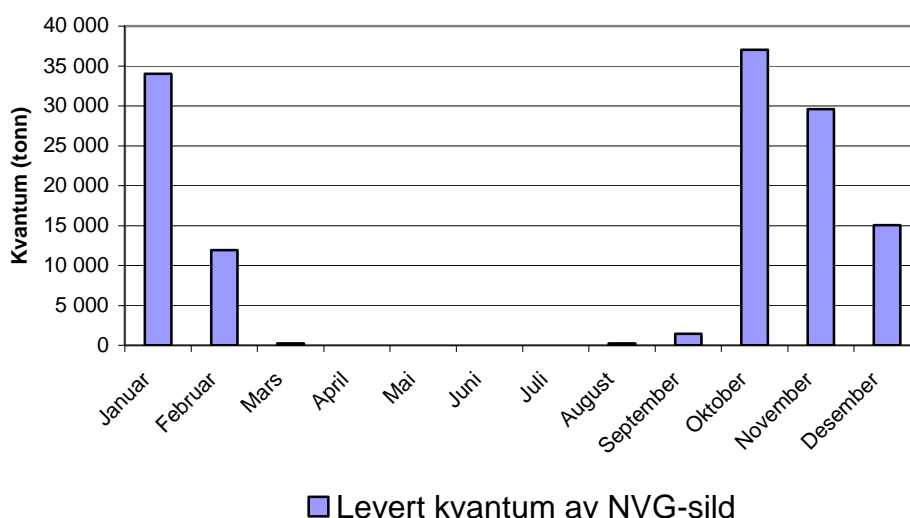
Figuren over viser at flåtegruppens landingsmønster etter torsk i all hovedsak er konsentrert rundt noen hektiske vintermåneder når torsken er kystnært for å gyte. Jeg kan ut fra grafen si at fartøygruppens innsats i fisket i all hovedsak pågår under det tradisjonelle Lofot-fisket med sesongtopp i mars måned. I løpet av februar, mars og april hadde fartøygruppen i 2005 fisket opp hele 79 % av års-kvantumet.

Fartøygruppens fangstinnsats i fisket etter torsk er samlet sett mer nyansert enn det som er beskrevet over. Dette kan ha sin begrunnelse i lokale tilpasninger i fisket. På Senja i Troms begynner fisket etter torsk før jul, fordi skreien på dette tidspunktet får første landkjenning etter beitevandring i Nord-Atlanteren. Dette fisket pågår ofte en godt stykke ut over vinteren, fordi siget¹⁷ av gyteklar fisk forbi område strekker seg over lengre tid.

Vårtorskefisket på Finnmarkskysten er basert på fiske etter ung torsk som er på beitevandring etter lodde. Dette fisket pågår etter det tradisjonelle lofotfisket og er viktig for flåten og industrien i Finnmark. Også under dette fisket er torsken samlet i tette konsentrasjoner, og kan således fanges på en effektiv måte. Dette fisket er spesielt viktig i år hvor Lofotfisket har vært dårlig.

¹⁷ Beskriver fiskens vandring (bevegelser) mellom for eksempel beite- og gyteplass.

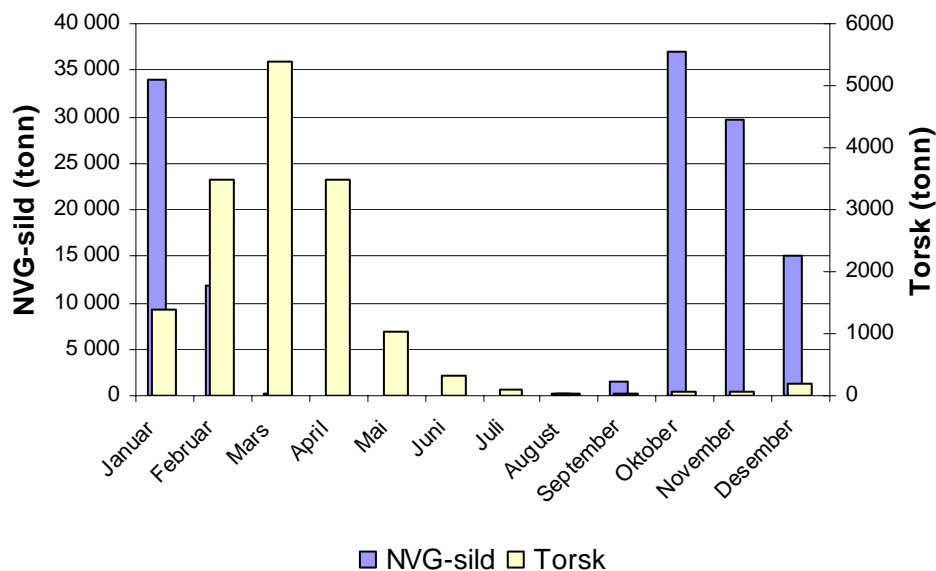
For kystflåten pågår fisket etter sild i perioden august/september til ut i februar. I løp av denne perioden er silda kystnært for overvintring og gyting. På grunn av et kvoteår som strekker fra årsskifte til årsskifte, blir fisket ofte stoppet i løp av november/desember med bakgrunn i oppfisket totalkvote. Fisket er også periodisert, som betyr at fisket blir stoppet ut på vinteren for å fordele silderessursen mellom landindustrien i Nord og Sør. Fisket pågår da på Nordvestlandet etter gyteklar/gytende sild, hvor den ofte samles i svært tette konsentrasjoner.



Figur 4.7 Landinger (kvantum) av NVG-sild etter måned fra kystflåten mellom 70 og 90 fot i 2005. (Norges Sildesalgslag, 2006)

Som figuren over viser er fartøygruppens fiske etter NVG-sild svært sesongbetont. Store mengder sild fiskes i løp av noen hektiske høst- og vintermåneder. I denne sammenhengen bør det nevnes at sildas kvalitet og verdi blir ansett som best om vinteren. På sommeren er silda full av åte¹⁸, noe som kan medføre et sluttprodukt av lavere kvalitet og verdi.

¹⁸ Beskrivelse av fiskens føde.



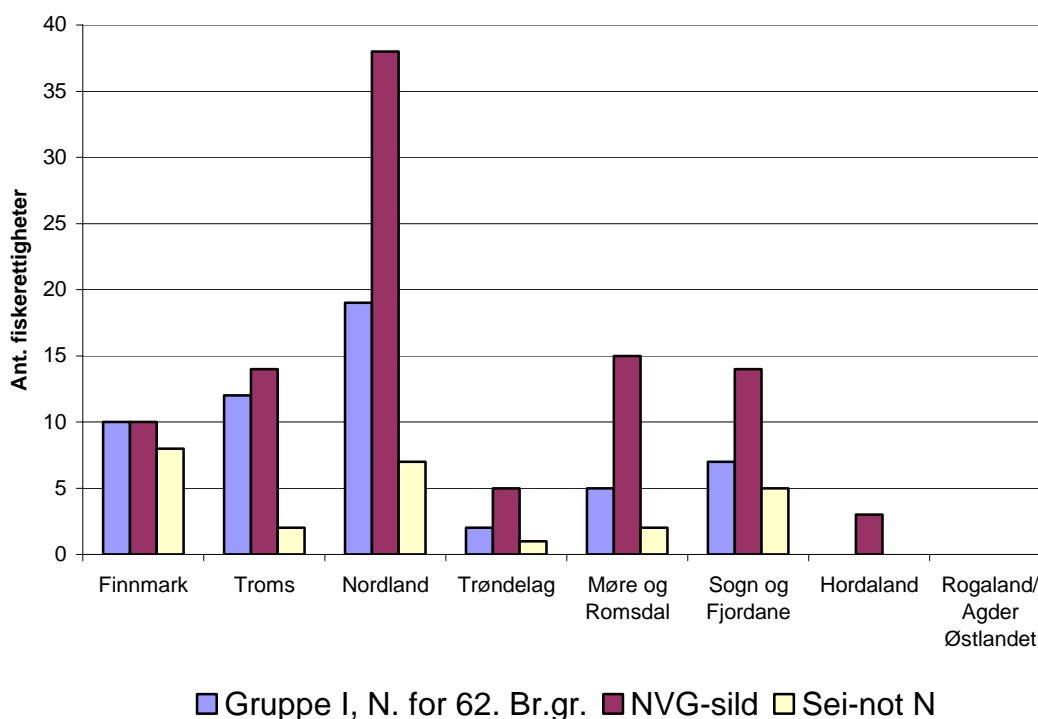
Figur 4.8 Landinger av NVG-sild og torsk etter måned i 2005 fra fartøygruppen 70 til 90 fot. (Norges Råfisklag, 2006a; Norges Sildesalgslag, 2006)

Figuren over synliggjør sammenfallende sesonger ved hjelp av fartøygruppens faktiske landinger. I denne sammenhengen er det spesielt interessant å se nærmere på tidsrommet når fartøygruppen avslutter sildefiske og påbegynner torskefisket. I dette tidsrommet ser man at fiskere tilpasset rundt kombinasjonsdrift kan oppleve problematikken med sammenfallende sesonger. Tidlig avslutning i fisket etter NVG-sild om vinteren vil i første omgang gi en lengre torskesesong, men vil på et senere tidspunkt kreve større innsats i fisket for å fange de tildelte kvotene. Dette viser utfordringene fiskerne daglig står ovenfor i forhold til beslutning om tidspunkt i fiske.

Problemstillingen knyttet til sammenfallende sesonger vil trolig også vise seg gjeldene i andre sesonger som kombinasjonsfartøyet normalt deltar i. For fartøy som har tilegnet seg større kvoter gjennom strukturkvoteordningen vil trolig overlappende sesonger være en gjentakende problemstilling. Dette fordi et fartøy med større kvoter normalt sett vil trenge lengre tid for avvikling av de ulike sesongene, noe som trolig vil være med på å forsterke sesongproblematikken. Dette vil jeg komme nærmere tilbake til under diskusjonskapittelet.

4.4 Strukturvoteordningen

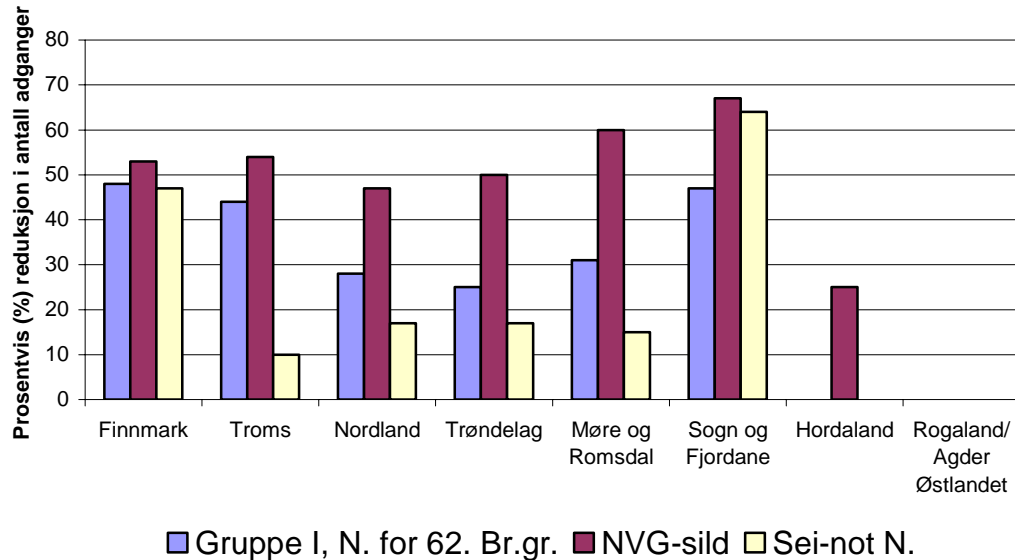
Som beskrevet i kapittel 3 (Kystflåten rammer), vedtok myndighetene i 2003 å innføre strukturvoteordning for kystflåten som hadde til hensikt å øke lønnsomheten i fartøygruppen. Dette ble gjort ved at utøverne selv kjøpte ut fangstkapasitet og overførte en avkortet kvoteandel til de i gjenværende fartøyene. Regleverket gav rom for å utvide driftsgrunnlaget med inntil tre kvoter i de ulike adgangsgruppene. Denne ordningen har utvilsomt medført til en større konsentrasjon av rettigheter på færre fartøyer, som igjen kan ha medvirket til å endre fartøyenes driftstilpasning. I denne sammenheng, kan det derfor være informativt å se nærmere på i hvilken grad fartøygruppen har benyttet seg av denne ordningen. Figuren under bygger på statistikk fra Fiskeridirektoratet (2006c) og er oppdatert per 15. mars 2006.



Figur 4.9 Omfang av antall deltageradganger som er tatt ut ved strukturordningen per 15. Mars 2006 fordelt etter fylke. (Fiskeridirektoratet, 2006c)

Figuren over viser med tydelig det er tatt ut flest deltageradganger gjennom strukturvoteordningen i Nordland fylke, noe som kanskje ikke er overraskende med tanke på at Nordland har klart flest deltageradganger og fartøyer. Videre ser en at det er tatt ut omtrent like mange deltageradganger innenfor Gruppe I og NVG-sild i Troms og Finnmark, i motsetning til

Nordland, Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane. I disse fylkene er det tatt ut omtrent dobbelt så mange NVG-sild- rettigheter som Gruppe I- rettigheter.



Figur 4.10 Prosentvis reduksjon i antall ulike deltageradganger fordelt etter fylke. (Fiskeridirektoratet, 2006c)

Figuren over viser en betydelig reduksjon i antall deltageradganger i de ulike fylkene. Figuren over viser imidlertid den prosentvise reduksjonen av antall deltageradganger i fylket, sett i forhold til antallet adganger på tidspunktet når en innførte ordningen. Den mest intuitive endringen, er den store omsetningen i antall NVG-sild- rettigheter. I nesten alle fylkene ligger denne over 50 %, og må med bakgrunn i dette kunne omtales som en betydelig strukturell endring. I denne sammenhengen bør det på den andre side nevnes at mange av adgangene i denne gruppen (NVG-sild) ikke har vært benyttet aktivt i fiske over lengre tid, med bakgrunn i at dette fisket først ble adgangsregulert i 2002. Som kjent var det en betydelig tilvekst i antall deltagende fartøyer rett før stengingen.

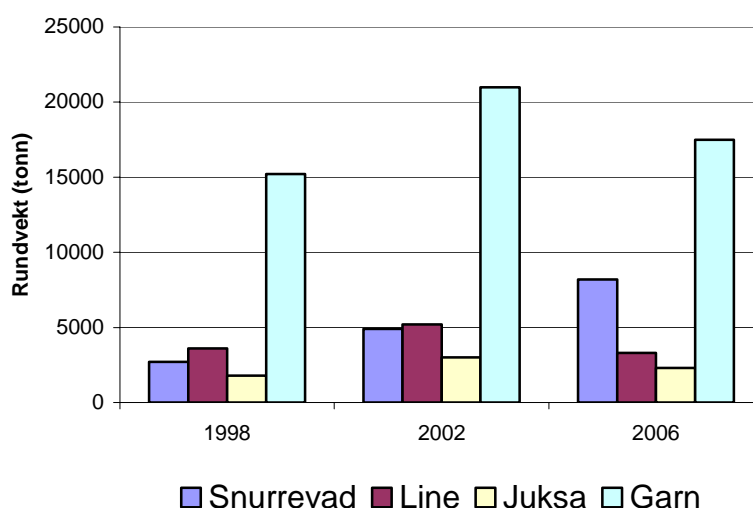
Utviklingen i forhold til Gruppe I- adganger viser en reduksjon på nesten 50 % i fylkene Finnmark, Troms og Sogn og Fjordane. For Nordland, Trøndelag og Møre og Romsdal ser man at strukturvoteordningen innen Gruppe I er benyttet i underkant av 30 %. Dette må betraktes som en betydelig strukturell endring av en fartøygruppe som har en viktig betydning som leverandør av råstoff til landindustrien.

Et annet interessant trekk er utviklingen av antall seinot-adganger som for Finnmark og Sogn og Fjordane har en relativ tilsvarende reduksjon som for torsk og NVG-sild. I fylkene Troms, Nordland, Trøndelag og Møre og Romsdal ser en at det har vært omsatt langt færre slike adganger enn Gruppe I og NVG-sild. Årsaken til dette er trolig at seinotfisket har vært en viktig del av driftsgrunnlaget til disse fartøyene og blir således en naturlig utvidelse og strukturell endring.

4.5 Kombinasjonsfartøyet

I dette avsnittet skal jeg presentere ulike forhold til fartøygruppens driftstilpasning med hensyn på teknologisk utvikling og valg av fartøy. Jeg vil først presentere den teknologiske utviklingen i denne fartøygruppen i en generell form. Dette for å vise omstillingsprosesser som har vært gjeldende for fartøygruppen. Videre vil jeg presentere synspunkter i forhold til fartøyteknologiske løsninger, ut fra en fiskeskippers erfaring og ståsted. Dette med hovedvekt på løsninger i forhold til effektiv drift i fiske og fartøyet som arbeidsplass for mannskapene.

I avsnitt 4.2 så vi at de fleste fartøyene i fartøygruppen driver kombinasjonsdrift. Dette medfører at fartøyene må bygges og utrustes for å drive med ulike redskapsformer. Den mest benyttede driftskombinasjonen for fartøygruppen, er fiske med snurrevad etter hvitfisk, og fiske med not etter NVG-sild og sei.



Figur 4.11 Landa kvantum i Lofoten etter redskapstype for årene 1998, 2002 og 2006. (Fiskeribladet, 2006a).

Fiskeribladet¹⁹ (2006a) skriver at ”Redskapsmessig er det helt åpenbart at stadig mer av lofottorsken tas med snurrevad. Så langt i år er det snakk om 26 prosent. I 2002 stod snurrevaden for 14 prosent av lofotkvantumet, i 1998 bare 11 prosent. Garn er fortsatt det absolutt viktigste redskapet i Lofoten. Men andelen krymper nærmest år for år i favør snurrevad. I 1998 ble 64 prosent av lofotkvantumet tatt med garn, i 2002 handlet det om 62 prosent, mens det så langt i år dreier seg om 56 prosent.”

Snurrevadfiske har vist seg å passe bra rent teknologisk og operasjonelt, i forhold til en driftsform basert på kombinasjonsfiske. Videre har snurrevaden fått en viktig posisjon som fangstredskap, på grunn av redskapets industrielle preg, som kan være økonomisk viktig for et fartøy av enn viss størrelse. Imidlertid vil jeg påpeke at også andre redskapsformer nyttes i kombinasjon med not. Flere fartøy fra Vestlandet/Møre har valgt å satse på garndrift i kombinasjon med not, fremfor snurrevaden. Årsaken til dette er trolig fiskernes lokale tradisjoner og fangstområder. Denne kombinasjonen har også gjort seg gjeldende for enkelte fartøyer fra miljøet på Senja i Troms.

I perioden 1995 til 2003 ble det bygget 35 nye kystfiskefartøy i størrelsesgruppen mellom 70 og 90 fot (Aasjord et al. 2003). Av disse var det fire fartøy som var bygget for en rendyrket driftsform, hvorav ett var garnfiskefartøy, to var banklinefartøy og ett var nordsjøtråler. De resterende fartøyene er bygget og utrustet for å drive med kombinasjonsfiske, og da hovedsakelig med driftsformen snurrevad og not.

4.5.1 Utvikling av tekniske parameter

I kapittel 3. Rammer for kystflåten, er forhold omkring fartøyutvikling beskrevet i en generell form. Det blir her påpekt at fartøyenes tilpasning rundt fiskerettigheter og kvoter danner grunnlag for fartøyutformingen. Videre har den teknologiske utviklingen ført til en voldsom økning i fangstkapasiteten i fiskeflåten. Fra myndighetenes side er forholdet forsøkt møtt med en hardnakket håndhevelse av innsatsreguleringene, for på denne måten å forsøke unngå en stadig kapasitetsøkning i fiskeflåten. Dette forholdet har vært grunnlag for mange diskusjoner, og ”paragrafbåter” er blitt et begrep i den norske fiskeflåten.

¹⁹ Fiskeribladet 8. april 2006, ”Snurrevad tar mer og får best betalt”.

Standal (2001) skriver at man i fangstleddet kan synliggjøre moderniseringsprosesser gjennom endring i tekniske parametere som er avgjørende for et fartøys fangsteffektivitet. Endringene i tekniske parametere viser sterk økning i fangskapasiteten. Begrensninger i regelverket hva gjelder lengde på fiskefartøyene, har medført at dimensjoner som fartøys bredde, dybde i riss og brutto tonnasje viser sterk økning. Økende lettskipsvekt er et resultat av større kompleksitet, ytelser og omfang. Dette refererer til økningen i hovedmaskineri og når det gjelder hjelpekraft. Sistnevnte omfatter større dekkmaskineri, sidepropellanlegg samt økte ytelser for drift av fryserom/kuldeytelse til RSW-anlegg. Også større og tyngre redskaper innebærer behov for sterkere trekraft på vinsjeanlegg. Dette bidrar til større vindfang i overvannsskrog, som igjen fordrer krav om bedre manøvrerbarhet ved fangst i form av sterkere sidepropellanlegg. Summen av denne utviklingen har bidratt til sterk økning i byggekostnader, men også i fartøys fangsteffektivitet.

Tabell 4.3 Endring i tekniske parametere for fartøy rundt 27 meter. Kilde: Farstad & Enerhaug (1999)

Byggeår	1985	1997	Endring i prosent
Byggepris ²⁰ (mill. kr.)	10,0	37,0	+270
Bredde (meter)	7,0	9,0	+29
Bruttotonasje ²¹ (BRT)	194	358	+85
Lettskipsvekt (tonn)	239	374	+56
Lasterom (m ³)	150	205	+37
Brennolje (m ³)	40	80	+100
Hovedmotor (HK)	540	1500	+178
Vinsjeanlegg	2×8 tonn	2×12 tonn	+50
Kuldeytelse (kcal)	-	320.000	-

Tabellen over viser tydelig hvordan innsatsreguleringene søkes unngått ved å endre på andre parametere enn fartøylengden og gjennom dette oppnå økt fangsteffektivitet. Fiskerne har vist stor kreativitet ved utforming av sine nye fartøyer, og kan eksemplifiseres ved å fastslå at lengdebegrensningen ofte søkes unngått ved å gjøre fartøyet langt bredere enn det som er omtalt

²⁰ Nominelle kroner

²¹ Metodene for beregning av bruttotonnasje har variert. Fra 1982 ble nybygde fartøyer målt etter «1969 konvensjonen». Fartøyer bygget før 1982 ble målt etter «1947 konvensjonen». Et fartøy vil ha noe større tonnasje etter «1969 konvensjonen» enn etter «1947 konvensjonen».

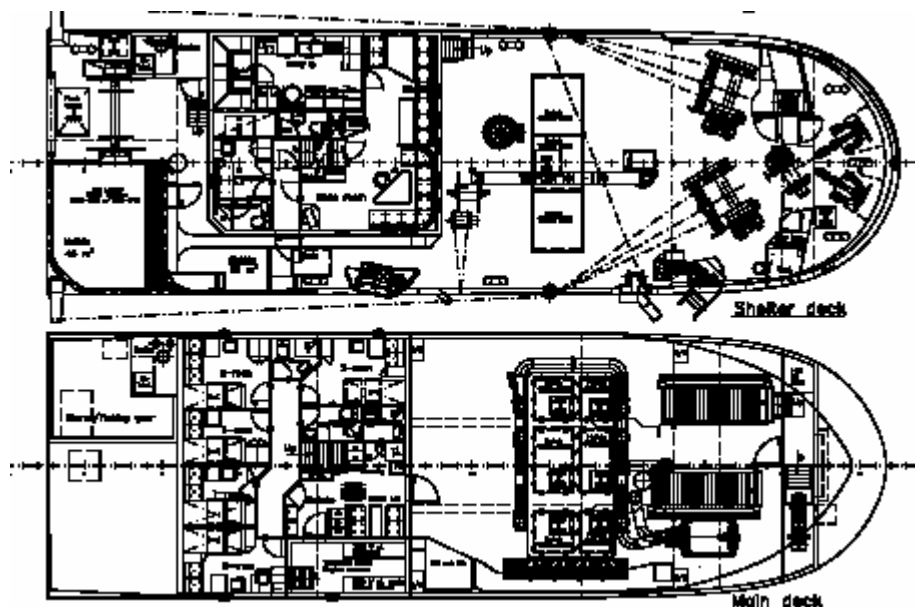
som ”normalt” for fartøy i denne lengdegruppen. Rombegrensningen er også i noen tilfeller omgått ved å definere lasterom som redskapstores og blødetanker osv.

Som en følge av den teknologiske endringen om bord på de nye kystfiskefartøyene, har byggeprisen økt betraktelig. Tabellen over viser en økning på 270 % i løp av en 12-års periode. Dette har ofte medført at fiskerne har vært nødt til å søke mot åpne fiskerier for å oppnå et tilstrekkelig driftsgrunnlag. Utviklingen med deltagelse i stadig flere fiskerier har medført stadig mer komplekse fartøyer, og kan trolig forklare mye av prisoppgangen på fartøyene.

Summen av de ulike tiltakene som er gjort for å unngå regelverket kan blant annet ha medført at mange av fartøyene har langt høyere driftskostnader, gjennom blant annet økte bunkerskostnader grunnet et ugunstig lengde- bredde forhold på skroget. Utover dette har flere fiskere i fartøygruppen påpekt at sjøegenskapene til fartøyene er langt fra optimale. Det siste har medført at myndighetene i noen tilfeller har vært nødt til å dispensere fra lengdebegrensningen, grunnet fartøyenes dårlige sjøegenskaper (Fiskeribladet, 2006b)²². Dette er forhold som kan påvirke sikkerheten for mannskapene om bord i fartøyene.

²² Fiskeribladet 18. mars 2006, ”Nummer to over 90”.

4.5.2 90-fots kombinasjonsfartøy



Figur 4.12 Dekksprofiler av 90 fots kombinasjonsfartøy bygget i 1999. Kilde: Naval Consult (2006b)

Figuren viser et moderne kombinasjonsfartøy, bygget for å drive med not, garn og reketrålning. Enkelte vil kanskje reagere på at jeg velger å omtale et fartøy utrustet for denne kombinasjonen, når kombinasjonsfartøyet i andre deler av oppgaven blir omtalt som et fartøy rigget for not og snurrevad. Årsaken til at jeg har valgt å presentere dette fartøyet, er at fartøyet er bygget for å drive ulike fiskerier, alt etter lønnsomheten i de ulike fiskeriene, noe som kan være med på å understreke tankegangen bak kombinasjonsfartøyet. Tegningen i sin helhet ligger vedlagt bak i oppgaven.

4.6 Fiskeskipperens vurderinger

Avsnittet under bygger på kommentar i forhold til tegningene av fartøyet over, og er et notat fra Fiskeskipper David Johnsen²³, fra Ibestad i Troms. Johnsen har mange års erfaring som styrmann og skipper fra trål og ringnot, og har også tidligere eid og drevet et 60 fots kystfiskefartøy. Arrangementstegningen ble forelagt skipperen for sine kommentarer vedrørende fartøyet beskaffenhet i forhold til arbeidsoperasjoner for mannskapene og fangstbehandling.

²³ Johnsen David, 2006, "Moderne fiskefartøyer og deres beskaffenhet".

”- En har her et fartøy med en noe uvanlig kombinasjon av rettigheter og derav en noe uvanlig rigging. Fartøyet er rigget for tråling etter reker, fiske med garn etter hvitfisk og fiske med not etter sild og lodde og sei.

4.6.1 Hoveddekk

På arbeidsdekket²⁴ har en plassert utstyr for fangstbehandling av hvitfisk, samt 2 vertikale platefrysere for innfrysing av reker. For å utnytte volumet på arbeidsdekket best mulig har en videre benyttet dette til plassering av nødvendige komponenter som lossepumpe, fryse/kjølekompressor m.m. Som en følge av et relativt lite disponibelt areal, skjønner man at utstyret nødvendigvis ikke får en optimal plassering i forhold til montering og benyttelse, samt med tanke på vedlikehold. I denne sammenhengen kan en prøve å forestille seg at en del vedlikehold skal utføres mens fartøyet er i full drift.

Siden fartøyet skal benyttes i kombinasjon med pelagisk fiske, må lasterommene arrangeres spesielt med tanke på dette. Det fører til at en også ved fiske etter hvitfisk og reker har tre forskjellige rom å forholde seg til, noe som igjen fører til en god del merarbeid både under fiske og ved lossing av fangst. Jeg vil tro at arbeidsforholdene med tanke på plassering av for eksempel sløypeposisjoner ikke vil være optimale p.g.a. begrenset areal. Også ved nedtaking av fisk (frosset eller i kasser) vil en nok ha begrenset med plass i forhold til utøvelsen, særlig når rommene begynner å nærme seg fulle. Mye av dekkarealet på arbeidsdekket benyttes også til luker, og begrenser muligheten for plassering av utstyr ytterligere. Et annet forhold er at lasterommene må arrangeres med tanke på både føring av fisk i sjøvann (RSW²⁵) samt være tilpasset for å oppbevare fangsten frosset. Denne kombinasjonen kan by på en del interessante utfordringer, både investeringsmessig, men også med tanke på vedlikehold.

4.6.2 Shelterdekk

Over dekk (på shelterdekk) ser en at her finnes komponenter for drift med not, garn og trål. I forhold til en tradisjonell kombinasjonsbåt ser en at fartøyet er utrustet med garnhaleutstyr, notrull for innhiving av reketrål samt inntaksbinge for reker. Dette er utstyr som må demonteres

²⁴ Arbeidsdekket refererer seg til hoveddekket (Main deck) på figuren.

²⁵ RSW, forkortelse for refrigerated sea water.

og fjernes ved andre fiskerier. Man ser at vinsjene, som her benyttes som kombinerte trål- og snurpevinsjer, er rettet (vinklet) i langskips retning for en mest mulig gunstig plassering med tanke på tråling. Det er også under dette fisket at en har behov for størst hivekraft (trekk kraft) og hvor en har størst slitasje på vaier. Som en følge av denne plasseringen kan man imidlertid få en ugunstig vinkling (særlig av vaieren som går til fremre snurpedavit) under notfiske. Ellers så vil jeg anta at styrbord trålgalge er demonterbar og kan fjernes ved notfiske. Kombinasjonen mellom not og garn vil måtte medføre at en heller ikke vil kunne ha en overbygd garnbinge såfremt denne ikke er demonterbar.

4.6.3 Oppsummering

Med bakgrunn i det overstående skjønner man at en står ovenfor en del utfordringer i forhold til et kombinasjonsfartøy. En del av utrustningen kan ikke plasseres permanent om bord p.g.a. at annet utstyr skal plasseres på samme sted, eller at vekten blir ugunstig (stabilitet/ lasteevne) ved andre fiskerier. Mye utstyr kan heller ikke plasseres optimalt (alt utstyr skal monteres korrekt med tanke på for eksempel miljø, avstand til andre komponenter, vinkling etc. for å fungere optimalt). Av egne vurderinger kan jeg legge til at en del av utstyret som en kanskje ønsker å benytte (spesielle leverandører/ sløyemaskiner og lignende) må velges helt bort eller annen produsent må benyttes for å få plass i tilgjengelig volum. Mye utstyr og redskap ligger store deler av året ubenyttet og lagret på land, og en del utstyr står ubenyttet om bord (for eksempel fryseriet ved notfiske) over lengre perioder. Like fullt må dette vedlikeholdes og være inntakt når fartøyet skal settes i fiske som krever denne utrustningen.

Oppsummert kan man si at en har mye utstyr å ta vare på. En del av dette benyttes kanskje bare noen få måneder i året. Fartøyet må kunne betegnes som trangt, da både for å håndtere fangsten og ellers utrustning og maskineri. Videre må man bruke tid og ressurser på omrigging mellom flere fiskerier, som er vidt forskjellige både med tanke på redskapshåndtering, redskapsteknologi og fangstbehandling. En del dekkstrutrustning og annet utstyr må monteres på en måte som egentlig ikke er optimalt. Jeg vil tro at mange arbeidsoperasjoner vil være mer kompliserte og arbeidskrevende enn strengt tatt nødvendig, samtidig som mannskapet flere ganger om året må ta stilling til vidt forskjellige fiskerier med der tilhørende utfordringer. Sjansen for at uhell kan skje

vil trolig være større på et slikt fartøy, sett i forhold til et mer spesialisert fartøy, noe som kan forklares ved utstyrs plasseringen”, sier David Johnsen.

4.7 Lønnsomhetsparametere

Dette avsnittet baserer seg på et utdrag fra Flåten & Hermansen (2005), og er tatt med i denne oppgaven for å vise lønnsomhetsparametere for fartøy med ulik driftstilpasning. Dataene som er brukt i rapporten er innhentet av Lønnsomhetsnemnda i Fiskeridirektoratet, og gir økonomisk informasjon fra utvalgte fartøy. Regnskapsinformasjonen er gitt gjennom opplysninger om driftsinntekter og gruppering av kostnader. De økonomiske data er koblet opp mot et register over fiskerettigheter og fangstdata for de aktuelle fartøyene. Det samla datamateriale omfatter informasjon på fartøynivå, men fartøyene er anonymiserte.

Gjennom sentrale regnskapstall kan en vurdere lønnsomheten i de ulike flåtegruppene.

Driftsinntekter er alle inntekter som relateres direkte til fiske, med andre ord inntekter gitt av kvantum og pris. Driftsresultat er driftsinntektene minus kostnadene forbundet med fiske, det være seg bunkers, redskap, slitedeler osv. Resultatgrad forteller oss hvor stor andel av hver krone omsatt bedriften har til å forente den totale kapitalen som er bundet i bedriften (Hoff, 2003).

Tabellen under viser lønnsomhetsmål for kystfiskefartøy mellom 21-28 meter, inndelt i gruppe A, B og C. Gruppe A representerer fartøy som bare har rettigheter til Gruppe I (torsk, hyse og sei), mens gruppe B er fartøyer med rettigheter til Gruppe I og seinot 62°N. Gruppe C er fartøyer med rettigheter til Gruppe I, seinot 62°N og SUK (makrell og nordsjøsild). Kronestørrelsen er presentert i 1000 kr.

Tabell 4.4 Lønnsomhetsparametere for kystfartøy inndelt etter rettigheter gr. A, B og C. Kilde: Flåten & Hermansen (2005)

Gruppe A	1998	1999	2000	2001	2002
Driftsinntekter	4 467	6 523	6 053	6 748	5 574
Driftsresultat	437	1 014	481	798	-378
Resultatgrad	11,1 %	15,7 %	6,3 %	13,1 %	-5,1 %
Gruppe B	1998	1999	2000	2001	2002
Driftsinntekter	5 318	5 365	5 222	7 092	7 607
Driftsresultat	787	651	543	1 010	723
Resultatgrad	16,7 %	13,6 %	11,2 %	14,9 %	12,2 %
Gruppe C	1998	1999	2000	2001	2002
Driftsinntekter	10 939	12 102	11 170	14 546	15 176
Driftsresultat	749	1 824	2 178	2 608	3 094
Resultatgrad	16,9 %	17,9 %	22,4 %	22,8 %	27,4 %

Som det fremgår av tabellen stiger generelt fartøyenes driftsinntekter med økende antall rettigheter, med unntak av gruppe B som ligger noe lavere enn fartøy med bare konvensjonelle rettigheter (gruppe I). Gruppe C, flerrettighetsfartøyene med SUK har en markant bedre resultatgrad- utvikling enn de to andre gruppene.

I rapporten til Flåten & Hermansen (2005) blir det påpekt at resultatgrad ikke er tilstrekkelig for å konkludere om lønnsomhet. Den avhenger i tillegg av hvor effektivt den investerte kapitalen utnyttes. Det blir hevdet at en ideelt sett burde beregnet internrenten fra fartøyets drift over levetiden, men at dette ikke lar seg gjøre. I min oppgave er det forholdet mellom de ulike tilpasningene som er interessante, slik at eksakte lønnsomhetsmål som beskrevet over heller ikke er avgjørende for denne oppgaven.

5. SPESIALISERT DRIFTSFORM

5.1 Innledning

I dette kapittelet vil jeg beskrive spesialiserte driftsformer for fartøy i den definerte fartøygruppen (fartøy mellom 70-90 fot), dette for å synliggjøre likheter og ulikheter i forhold til fartøy som er tilpasset rundt kombinasjonsdrift. Etter en kort innledning vil det være nødvendig å avklare hva som ligger i begrepet ”spesialisert driftsform”, da dette uttrykket ikke er godt innarbeidet, verken i forvaltningen eller i næringen for øvrig.

I kapittel 3 (rammer for kystflåten) beskrev jeg fartøyenes landingsmønster, og viste at de er gitt av flere forhold, og at flåtestrukturen er et av disse. I dette kapittelet vil jeg derfor blant annet se nærmere på landingsmønsteret av torsk for fartøy med ulik driftstilpasning på fartøynivå. Dette oppfatter jeg som ulik strukturell tilpasning og er derfor interessant å kartlegge. Her vil jeg også se nærmere på prisforskjeller på råstoffet (fisken) som oppstår med bakgrunn i ulik tilpasningsform. Videre vil jeg presentere omfang og utbredelse av driftsordningene som ble omtalt i kapittel 3, fartøyvalg for den spesialiserte fartøygruppen, og avslutningsvis litt om levendelagring av torsk som mulig spesialiseringsretning innenfor torskefiskeriene.

I den Norske kystfiskeflåten finner en fartøy hvor driftsformen er spesialisert innenfor de fleste flåte- og størrelsesgruppene. Eksempler på dette kan være lineflåten på Ballstad i Lofoten, garnflåten fra Senja i Troms, eller kystnotflåten fra Vågsøy i Sogn og Fjordane. Felles for alle disse fartøygruppene er at fartøyene hører hjemme i et miljø hvor denne driftsformen har fått et spesielt godt rotfeste, og hvor man ikke har sett det som verken ønskelig eller nødvendig å søke mot andre fiskerier. Karlsen (1997) skriver at vi mange steder i Norge finner det vi kan kalle for spesielle fiskerimiljøer, og viser eksempelvis til rekestrålmiljøet i Lenangen i Troms, ringnotmiljøet i Austevoll i Hordaland og linemiljøet på Fræna i Møre og Romsdal. Karlsen mener at slike miljøer vokser frem med bakgrunn i foregangsmenn og tilgangen til spesielt gunstige ressursforhold (Karlsen, 1997). Det kan med bakgrunn i dette, virke som om at er det i nettopp slike spesielle fiskerimiljø at en ser utøvere beholder og videreutvikler sine tradisjonelle driftsformer.

I Kystnotflåten har en sett en stadig bedring i driftsøkonomien, gjennom en formidabel prisvekst på sild og makrell. Utviklingen har medført at denne flåtegruppen har hatt gode inntekter fra fisket, og på denne måten vært i stand til å utvikle driften og fartøyene sine. Denne utviklingen er også trolig årsaken til at en nå ser at kombinasjonsfartøy med SUK- rettigheter selger bort torskerettighetene for å bygge optimaliserte fartøy tilrettelagt for sin kjernevirksomhet.

I et intervju med Fiskeribladet (2005)²⁶ sier kystnotreder Jan Arve Heggøy fra Sogn og Fjordane følgende; ”Når vi nå bygger et rent notfartøy, så får vi en mye enklere og ryddigere båt. Vi slipper fullpakkede dekk med utstyr for å delta i ethvert fiskeri - faktorer som gjør at en stor om moderne 90-foting ofte virker for liten. Billigere blir det selvfølgelig også”. Sparte penger og inntekt fra salg av hvitfiskkvoter går i sin helhet til å øke kvotegrunnlaget i pelagisk sektor, og da hovedsakelig NVG sild. ”Selv om det er flere grunner til denne løsningen, så er min prinsipielle mening at de fiskerne som bor i torskeområder nordover på kysten bør få bedre mulighet til å engasjere seg i et fiske de har drevet i alle år. For vår del har det ofte blitt å haste av gårde for å ta disse kvotene så raskt som mulig for å komme i gang med notfisket. Det er ingen heldig løsning”.

Som intervjuet med Heggøy over viser, er det fiskere i enkelte miljøer som nå vurderer det som mest hensiktsmessig med spesialisert driftstilpasning. I denne sammenhengen kan det virke som om ønsket om en spesialisert driftstilpasning ofte er gitt ved fiskernes lokale tradisjoner gjennom driftsform og type fiskeri, kombinert med lønnsomhetsutviklingen i fisket.

5.2 Definisjon

Før man går videre med arbeidet, er det nødvendig å definere hva som ligger i uttrykket ”spesialisering” samt kartlegge i hvilke sammenhenger begrepet benyttes. Spesialiserte og ikke-spesialiserte fartøy, er ikke definert som en egen gruppe eller som egen sortering i forvaltningssammenheng, noe som videre medfører at det heller ikke er utarbeidet en definisjon av begrepet²⁷ (Trond Moldskred, Fiskeridirektoratet, pers. med.). Imidlertid er spesialisering omtalt av myndighetene i forbindelse ved driftsordningen for kystflåten.

²⁶ Fiskeribladet 25.oktober 2005, ”Selger torsken, satser pelagisk”.

²⁷ Telefonsamtale med Trond Moldskred, konsulent, Fiskeridirektoratet, 14.12.05.

Fiskeri- og kystdepartementet har foretatt en evaluering av disse ordningene (St.prp.nr.1, 2006)²⁸. Her er begrepet ”spesialisering” omtalt som når fartøy i driftsordningen leier ut og inn kvote for å tilpasse driften hos de enkelte fiskerne. Sagt med andre ord, kan et fartøy som leier kvote hos et annet fartøy, først kalle seg spesialisert når fartøyet også leier ut andre kvoter til andre fiskere. I definisjonen ligger det at en må oppgi kvote samtidig som en tilegner seg kvote for å kunne benytte seg av begrepet etter ordlyden. Omfanget av fartøy som per denne definisjonen har spesialisert driften sin kommer jeg nærmere tilbake til under avsnitt 5.3.

5.2.1 Spesialisert driftsform

Myndighetenes definisjon av begrepet ”Spesialisert” vil altså ikke dekke fartøyene som jeg i denne oppgaven tilegner det samme begrepet. Dette er trolig ikke avgjørende for verken oppgaven eller i andre sammenhenger, da myndighetenes benyttelse av begrepet altså begrenser seg til å omfatte fartøyene som inngår i driftsordningen. Gjennom denne oppgaven har jeg til hensikt å beskrive alle fartøyene i den definerte fartøygruppen, noe som medfører at jeg vil bruke et utvidet begrep for å inkludere fartøyene som også driver med ene-fiske, da disse fartøyene etter min mening faller naturlig inn under betegnelsen ”spesialisert driftsform”. Med ene – fiskerier menes i denne sammenhengen en driftsform tilpasset rundt fiskerier som er basert på fiske etter en spesiell art eller på et fiske etter lignende arter som ofte kan klassifiseres ved fellesbetegnelser som fiske etter bunnfisk (torsk, hyse og sei) og pelagisk fisk (sild, makrell, lodde, nordsjøsild, brisling og sei). I deltageradgangen finner vi igjen fartøyene som fisker etter bunnfisk under betegnelsen ”Gruppe I” fartøyene. Fartøyene som utelukkende er registrert med rettigheter innenfor denne fellesbetegnelsen, har en driftsadferd som ligger nært opp imot adferden for de spesialiserte fartøyene (som per definisjon er fartøyer som må leie inn og ut kvote i driftsordningen for å kunne klassifiseres etter definisjonen) og vil av den grunn være viktig å omtale i denne oppgaven.

5.2.2 Antall fartøyer med ene-fiskerier

I 2002 var det i lengdegruppen mellom 21-27,99 meter registrert 33 fartøy med bare ”Gruppe I-rettigheter” (torsk, hyse og sei), 16 fartøyer registrert med bare ”NVG-sild- rettigheter” og 1

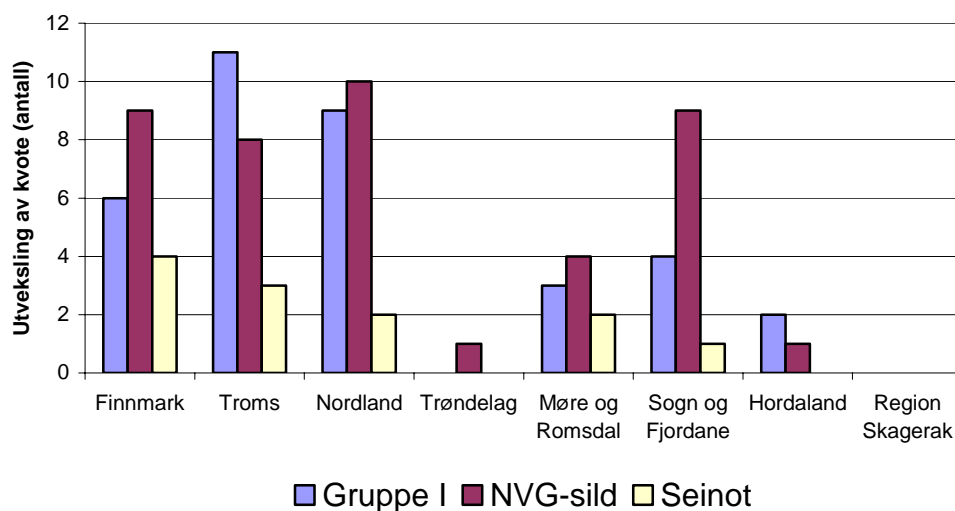
²⁸ Stortingsproposisjon nr.1, Vedlegg 2, Evaluering av driftsordningen for kystflåten, Fiskeri- og kystdepartementet, 2006.

fartøy i lengdegruppen med bare ”seinot- rettigheter”. Til sammenligning var det for den samme lengdegruppen registrert hele 72 fartøyer med kombinasjonen ”Gruppe I, NVG-sild og seinot N” (St.prp.nr.1, 2006).

5.3 Driftsordningen

Som beskrevet i kapittel 3. (rammer for kystflåten), har kystflåten gjennom driftsordningen fått på plass et regelverk som gir mulighet til å utvide kvotegrunnlaget gjennom utveksling (leie) av kvoter. Formålet med driftsordningen er å legge til rette for at den enkelte fartøyeier kan øke fleksibiliteten og effektivisere driften, ved at den enkelte selv i større grad kan definere sitt driftsgrunnlag (St.prp.nr.1, 2006). Driftsordningen for kystflåten ble innført som en prøveordning fra 1. januar 2004 i fylkene Finnmark, Troms og Sogn og Fjordane. Den 16. april 2004 ble prøveordningen utvidet til å gjelde hele landet.

Per 13. mai 2005 var det utvekslet totalt 359 kvoter gjennom driftsordningen. Til sammenligning ble det i løpet av hele 2004 utvekslet 468 kvoter. Den videre analysen begrenser presentasjon av data i forhold til fartøygruppen mellom 21-27,99 meter²⁹ og til fiske rettet mot torsk, hyse og sei i gruppe I og NVG-sild og seinot.

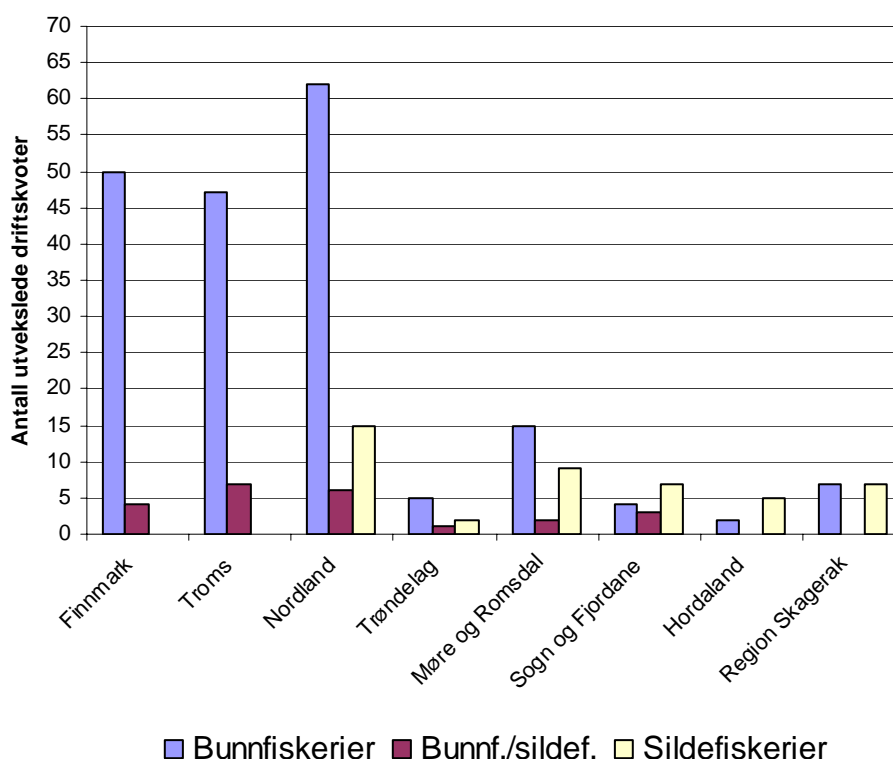


Figur 5.1 Bruk av driftsordningen per 13. mai 2005 for fartøygruppen mellom 21-27,99 meter fordelt på fylke og fiskeri. (St.prp.nr.1, 2006)

²⁹ Som i avsnitt 4.1 og 4.2 avviker dataene noe fra den definerte lengdegruppen (21,35-27,45 meter).

Figur 5.1 viser at driftsordningen nyttes mest i de tre nordligste fylkene, noe som er naturlig ettersom det er her vi finner den største delen av kystflåten. Videre nyttes driftsordningene mest innenfor de konvensjonelle fiskeriene med 65 % av alle utvekslede kvoter. Samlet ble det i 2004 utvekslet 11 % av alle kvotene i kystfiskeflåten. Gjennom erfaring i år 2004 og 2005 har man sett at andelen av kvoter som utveksles er større jo større fartøyene er. For fartøygruppen mellom 21-27,99 meter var andelen av utvekslet kvote i 2004 på 23 %, og i 2005 (t.o.m. 13.05.) på 16 %.

I det videre arbeidet skal vi se nærmere på i hvilken grad driftsordningen blir benyttet for å utvide det enkelte fartøys driftsgrunnlag, eller som en mulighet til å spesialisere driftsformen. Disse opplysningene er bare gitt for kystflåten som enhet og ikke sortert på lengde. Driftstypen spesialisering henviser til fartøy som både har leid ut og inn kvote, mens utveksling omfatter fartøy som bare har leid ut kvote. Det er også sortert etter hva slags fiskeri kvotene inngår i, fordelt på bunnfisk og pelagisk fisk.



Figur 5.2 Antall utvekslede driftskvoter for fartøyer i alle lengdegrupper fordelt etter type utveksling og fylke (St.prp.nr.1, 2006)

Figuren over viser hvilken utveksling av kvote som er mest/minst benyttet i driftsordningen for alle lengdegruppene. En ser tydelig av figuren at utveksling av bunnfisk (torsk, hyse, sei osv.) er mest utbredt, med størst benyttelse i de tre Nord Norske fylkene. I fylkene Sogn og Fjordane og Hordaland ser en at utveksling av kvoter innen sildefiske er mest benyttet.

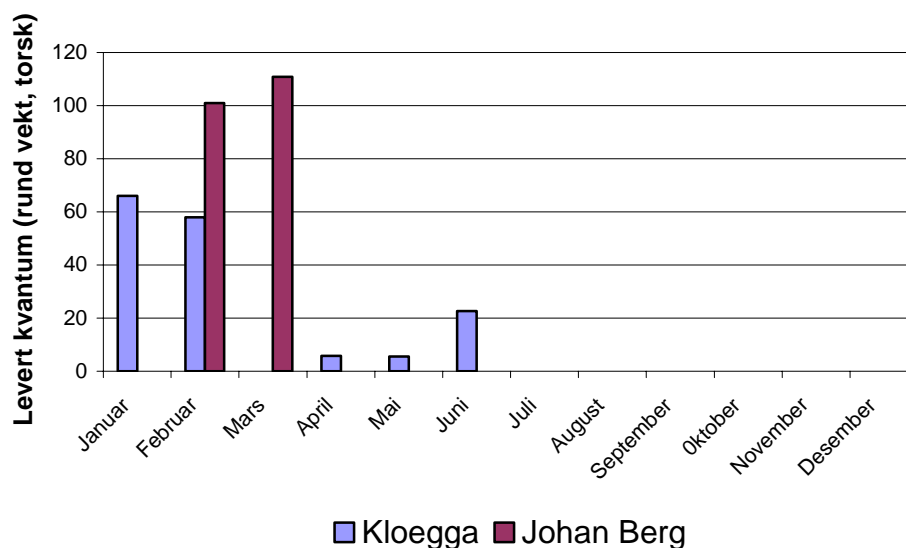
Går en nærmere inn i dataene viser disse at utveksling er mer utbredt enn spesialisering innenfor både bunnfiske og sildefiske. Dette indikerer at driftsordningen fortrinnsvis benyttes for å styrke driftsgrunnlaget til det enkelte fartøy (St.prp.nr.1, 2006). Det er en tendens til økt spesialisering med økende fartøystørrelse. Dette kan forklares ved at større fartøy gjerne har et bredere kvotegrunnlag, og større kostnader knyttet til omrigging og gange fra et fiskeri til et annet. Det synes også som om spesialisering er mer aktuelt i fiskerier med marginal lønnsomhet, særlig bytte mellom seinotkvote og nordsjøsildkvote.

5.4 Driftsmønsteret

I kapittel 4. redegjorde jeg for fartøygruppens driftsmønster gjennom året, med tilhørende oversikt over fartøygruppens leveranser av torsk og NVG-sild for 2005. I dette avsnittet vil jeg redegjøre for landingsmønsteret av torsk for to fartøy som inngår i den definerte fartøygruppen. Jeg har i denne sammenhengen valgt ut fartøy med ulik driftstilpasning (kombinasjonsdrift versus spesialisert drift) for å avdekke eventuelle ulikheter i forhold til driftsavviklingen for fartøyene. Utvelgelsen av fartøy er ikke gjennomført statistisk, men basert på egen kunnskap om fartøygruppen. I utvelgelsen har jeg benyttet kriterier som at fartøyene skal være relativt like i forhold til størrelse (80-90 fot), ha samme fylkestilhørighet (Nordland) og at fartøyene benytter samme redskapsform (snurrevad). Med bakgrunn i det overstående er det viktig å understreke at landingsmønsteret fra disse fartøyene bare er gyldig for fartøyene en her presenterer, og at dette i det videre arbeidet bare benyttes for å vurdere tendenser og utviklingstrekk i forhold til tilpasningsform.

For å kartlegge landingsmønsteret for de utvalgte fartøyene, har jeg benyttet fangstinformasjon som ligger tilgjengelig på hjemmesiden til Norges Råfisklag (Norges Råfisklag, 2006b). Denne informasjonen er gitt ved dato for landingstidspunkt, type fisk (art) og kvantum (rund vekt), samt

kjøper av fisken. I min analyse har jeg valg å hente ut informasjon for bare torskelandingene. Årsaken til avgrensningen er et ønske om en fremstilling som kan sammenlignes med landingsmønsteret (torsk) fra gruppa for øvrig.



Figur 5.3 Landingsmønsteret av torsk for fartøyer med ulik driftstilpasning fordelt etter måned i 2005.
(Norges Råfisklag, 2006b)

For kombinasjonsfartøyet ("Johan Berg") viser figuren at fartøyets driftsprofil i torskefisket er konsentrert rundt aktivitet i februar og mars måned. Dette samsvarer ellers godt med fartøygruppens sesongprofil for øvrig som vist i figur 4.6, med størst landet kvantum i mars måned. Fartøyets driftsprofil må kunne omtales som svært sesongbetont (hektisk, intensiv), trolig som følge av deltagelse i andre fiskerier og driftsavvikling i en periode med godt fiske.

For det spesialiserte fartøyet (som fisker etter torsk, hyse og sei og er utrustet for fiske med bare snurrevad, "Kloegga"), er landingsmønsteret i 2005 asymmetrisk i forhold til landingsmønsteret for gruppen som fartøyet tilhører for øvrig. Fartøyet har sin fangsttopp i januar måned, med et aktivt påfølgende fiske i februar måned. I mars måned lander ikke dette fartøyet fangst, noe som er svært forskjellig fra fartøygruppen for øvrig som for 2005 hadde sin fangsttopp i denne måneden. Et annet interessant trekk i landingsmønsteret for dette fartøyet er fartøyets leveranse i juni måned. Dette er tradisjonelt ikke en måned en vanligvis forbinder med aktivitet i torskefisket for kystfiskefartøy, men går en nærmere inn i statistikken fra Råfisklaget finner en at noe av dette kvantumet er levert som levende fisk.

Flåten & Hermansen (2005) skriver at gruppen med bare konvensjonelle rettigheter (Gruppe I), starter sitt fiske tidlig i januar og fisker jevnt frem til april, hvor gruppen avslutter torskefisket. Gruppen med pelagiske tilleggrettigheter starter torskefisket noe senere i februar, men fisker mer intensivt enn gruppen med bare konvensjonelle rettigheter frem til april da disse også avslutter torskefisket. Den omtalte aktivitetsutviklingen i fisket må i denne sammenheng kunne sies å passe relativt bra inn med observasjonene over.

For fartøyet tilpasset rundt en spesialisert driftsform ser vi av landingsmønsteret at sesongen er strukket ut over en større del av året, både i forkant og etterkant av den definerte hovedsesongen. Dette kan trolig forklares med flere forhold, men trolig er fartøyets aktivitet knyttet til levendefangst en viktig forklaringsvariabel. Generelt må en kunne si at fartøy tilpasset rundt en spesialisert driftsform i langt større grad vil ha mulighet til å utnytte spennvidden i sesongene, for på denne måten oppnå høyest mulig verdi av kvoten.

Imidlertid viser figuren over at også fartøyet med en spesialisert tilpasning driver et sesongbetont fiske. Dette er tidligere forklart ved blant annet fiskens tilgjengelighet og fiskernes behov for innsats i fiske. Dette forklarer mye i forhold til hvorfor også fiskere med en tilpasning rundt bare Gruppe I rettigheter finner det rasjonelt med en driftsadferd basert på innsats i fiske når fisken er kystnært og samlet i tettere konsentrasjoner.

5.5 Førstehåndspriser

I forbindelse med fartøyenes landingsmønster og driftsadferd kan det være interessant å se nærmere på om fartøyenes ulike tilpasning har innvirkning på hvilke priser fartøyene oppnår for sine fangster. I denne fremstillingen velger jeg å forholde meg til en rapport utarbeidet av Flåten & Hermansen (2005).

Analysen er en del av et mer omfattende arbeid som hadde til hensikt å analysere årsaker til kystflåtens landingsmønster. I arbeidet med å finne førstehåndspriser, har Flåten & Hermansen benyttet en database hos Fiskeridirektoratet som har registrert sluttsedler som utstedes når en fisker selger fangsten til en fiskekjøper. For å avdekke eventuelle prisforskjeller mellom de ulike

fartøygruppene, har man inndelt disse etter visse kriterier. Gruppe A gjengir her fartøyer som fisker etter bare torsk, hyse og sei (Gruppe I), mens gruppe B gjengir fartøyene som fisker med rettigheter i Gruppe I og med seinot nord for 62°N, mens gruppe C gjengir fartøyene med rettigheter for fiske etter Gruppe I, seinot nord for 62°N og SUK-rettighet.

Flåten & Hermansen har valgt å beregne gjennomsnittspris for de ulike artene i hver fartøygruppe. Resultatene antyder at mens gruppene i 1998 oppnådde relativt sett like priser på torsk og hyse, har man hatt en utvikling mot at fartøyene med tileggsrettigheter oppnår lavere pris for fangsten, enn fartøyene med kun konvensjonelle rettigheter og har med bakgrunn i dette sett nærmere på hvorfor disse prisforskjellene oppstår. Det er kjent at prisen til en viss grad vil variere med kvaliteten på den landede fisken og konkurranseforholdet mellom fartøy og kjøpere.

Kvaliteten kan igjen variere med hvilket redskap som er benyttet, og til hvilken tid på året fisken er fanget. Med bakgrunn i dette har Flåten & Hermansen sett nærmere på hvor mye av torskefangsten som fanges som skrei, da skrei oppnår høyere pris enn vanlig torsk. For 2001 oppnådde skrei i gjennomsnitt 16,7 kr/kg, mens ordinær torsk i gjennomsnitt oppnådde en pris på 12,8 kr/kg. I dette arbeidet har Flåten & Hermansen benyttet Råfisklagets statistikk, hvor torsk som er fanget i Lofoten i perioden februar – april registreres som skrei. Imidlertid påpekes det at det er kjent at det fiskes skrei også utenom Lofoten.

Tabell 5.1 Andel skrei av total fangst av torsk i perioden 1998-2002. Kilde: Flåten & Hermansen (2005)

	1998	1999	2000	2001	2002
Gruppe A	7 %	22 %	44 %	28 %	42 %
Gruppe B	19 %	12 %	32 %	10 %	18 %
Gruppe C	3 %	29 %	16 %	7 %	15 %

Som en ser av tabellen er andelen skrei av totalfangsten varierende gjennom tidsrommet. Imidlertid kan en merke seg at andelen av skrei i gruppe A er relativt mye høyere enn i de andre gruppene de to siste årene av perioden. Med unntak av ett år (1999) har gruppe C den laveste andelen av skrei i torskefangstene.

Videre i arbeidet har Flåten & Hermansen sett på sammenhengen mellom redskapstype og pris, da datasettet er spesifisert på dette, og dette kan være interessant med bakgrunn i fartøygruppers omlegging mellom de ulike redskapsformene.

Tabell 5.2 Gjennomsnittspris og kvantum for torsk fordelt på redskap 1998-2002. Kilde; Flåten & Hermansen (2005)

	1998		1999		2000		2001		2002	
	Konv.	Sn.vad	Konv.	Sn.vad	Konv.	Sn.vad	Konv.	Sn.vad	Konv.	Sn.vad
Pris (kr/kg)	9,60	9,40	14,10	11,80	15,70	11,00	14,60	11,10	15,10	10,80
Kvantum (tonn)	1969	2754	2232	3068	1539	1658	1520	4714	1528	2593

Tabellen viser at prisen som oppnås for torsk fanget med konvensjonelle redskaper (juksa, line eller garn) er høyere enn pris fanget med snurrevad. I denne sammenhengen er det interessant å se nærmere på hvilke fartøygrupper (A, B og C) som benytter snurrevad og hvem som benytter konvensjonelle redskaper.

Tabell 5.3 Andelen torsk fanget med snurrevad. Kilde: Flåten & Hermansen (2005)

	1998	1999	2000	2001	2002
Gruppe A	53 %	25 %	42 %	0 %	19 %
Gruppe B	68 %	83 %	53 %	86 %	81 %
Gruppe C	47 %	72 %	83 %	84 %	91 %

Som det fremkommer av tabellen er det et klart skille mellom gruppe A, som har bare rettigheter i torskefiskeriene, og de to andre fartøygruppene. For gruppe B og C er snurrevaden det dominerende redskapet. Resultatene viser at fartøy med rettigheter i tillegg til Gruppe I, i gjennomsnitt oppnår lavere pris for torsken enn fartøyer med kun rettigheter i gruppe I. Dette kommer i hovedsak av at disse fartøyene i større grad benytter snurrevad, et redskap som oppnår vesentlig lavere pris enn de konvensjonelle redskapene. Snurrevaden har ofte høyere innslag av småfisk, samt hyse og sei. Dette er ikke ønskelig fra kjøpers side, og kan forklare den lavere prisen (Flåten & Hermansen 2005).

Fiskeribladet³⁰ (2006a) skriver i en artikkel som omhandler redskapsvalg og pris at ”Det som kanskje er overraskende når det gjelder snurrevad, er at de også får best pris i Lofoten. Det er egentlig ikke noe nytt. De lå også hårfint over prismessig så langt tilbake som i 1998. Men i årene imellom har garnfisker stort sett vært bedre betalt, før man altså i år får en snittpris på snurrevadfisk på 21,91 mot garnfisker som ligger på 20,96 i snitt. Det har med andre ord vært betalt gjennomsnittelig ei krone mer for snurrevadfisker enn for garnfisker i Lofoten i år. Ei forklaring er naturligvis at garn normalt gir den beste størrelsen for både hending og saltfisk. Men i år har det nesten vært tendenser til at garnfisker har vært for stor, noe som kan ha gjort snurrevadfisker mer ettertraktet”.

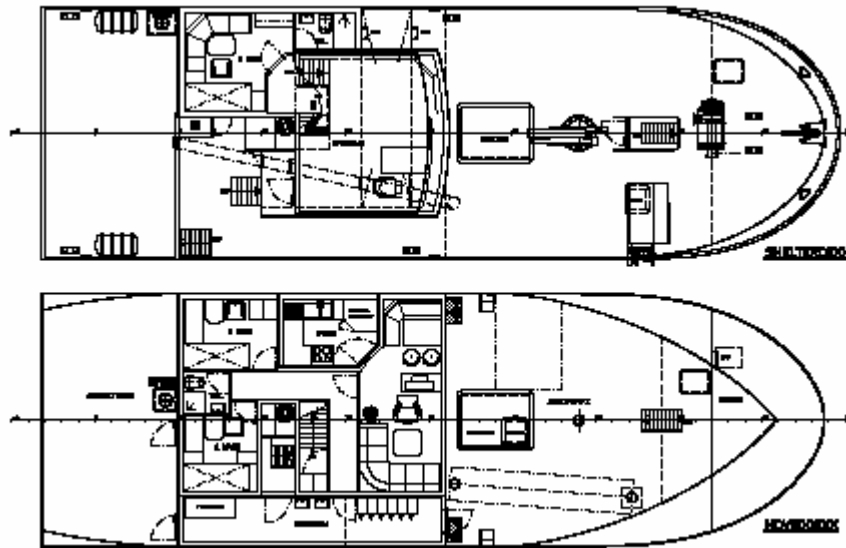
5.6 Fartøyvalg

Som under avsnittet for fartøyvalg i kapittel 4, (fartøygruppens tilpasning) skal jeg i dette kapitlet se nærmere på fartøyvalg og fartøyteknologiske løsninger for fartøy tilpasset rundt en spesialisert driftsform. Innledningsvis skrev jeg at kystnotreder Heggøy fra Sogn og Fjordane spesielt uttrykte ønske om en enklere og ryddigere båt, når han nå velger å bygge et nytt fartøy spesialisert for fiske med not. Dette vurderer jeg som et viktig signal i forhold til fremtidens flåteutvikling, da disse vurderingene er gjort med bakgrunn i erfaring med drift av kombinasjonsfartøy, med de utfordringer dette kan medføre.

Avsnittene 5.6.1 og 5.6.2 bygger på kommentarer fra et notat av fiskerskipper David Johnsen. På samme måte som i kapittel 4 ble skipperen forelagt arrangementstegningene over fiskefartøyene og ble bedt å gi sine kommentarer vedrørende fartøyenes beskaffenhet i forhold til arbeidsoperasjoner for mannskapene og fangstbehandling. Arrangementstegningene finnes vedlagt i sin helhet bak i oppgaven.

³⁰ Fiskeribladet 8. april 2006, ”Snurrevad tar mer og får best betalt”.

5.6.1 Spesialisert garnfiskefartøy fra Lindesnes



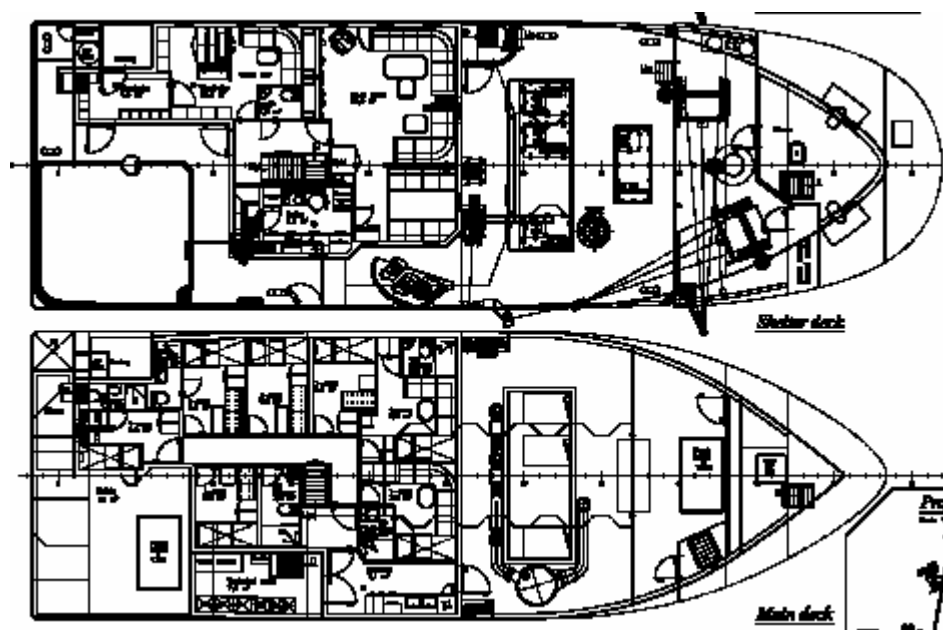
Figur 5.4 Spesialbygget garnfartøy på 23,95 meter, bygget i 1998. Kilde: Vik & Sandvik (2005)

David Johnsen kommenterer: ”Dette er et fartøy som er rigget for kun å fiske med garn. Dette gjør seg utslag i arrangementet på fartøyets shelterdekk, som må kunne omtales som ryddig og oversiktlig, med en overbygd garnbinge akter som er bygget over hele fartøyets bredde. Denne er videre forhøyet i forhold til shelterdekket noe som gir større volum under dekk for behandling og oppbevaring av garnbruk. Av tegningen (dekkprofilene) ser man at arbeidsdekket er relativt stort i forhold til fartøystørrelsen hvor en kan arrangere nødvendige renner, tanker, binger og arbeidsposisjoner for å oppnå løsninger som er mest hensiktsmessig for både redskapshåndtering og effektiv produksjon av fisk.

Sett i forhold til om fartøyet også skulle ha vært utrustet for pelagisk fiske, slipper en her å benytte areal og volum på arbeidsdekket til trunker, lossepumpe, røropplegg for sirkulasjon av sjøvann, asdictrunker og lignende. Med andre ord kan en arrangere arbeidsdekket på en måte som har til hensikt å oppnå en mest mulig effektiv og hensiktsmessig arbeidsplass gitt av fartøyets fysiske begrensninger. Lasterommet kan arrangeres spesielt med tanke på nedtaking av hvitfisk og oppbevaring av fangsten i kasser, og en slipper også skottinndelingen som vil være nødvendig for å opprettholde tilstrekkelig stabilitet for føring av fisk i sjøvann (pelagisk fiske). Over dekk er

det på et slikt fartøy kun behov for enkel utrustning for eventuelt lossing, ombordtaking av proviant, redskaper og lignende. Jeg vil påstå at en også får en mer effektiv arbeidsplass siden en kun har en driftsform og produksjonslinje å forholde seg til. Alt sett under ett har en et ”enkelt” fartøy med forholdsvis lite utstyr både å vedlikeholde og å betjene, noe som igjen gjør det til et effektivt og antagelig kostnadsmessig rimelig fartøy å drive og å vedlikeholde. En positiv bieffekt vil jo også være at fartøyet trolig vil være en sikker (med få skader) arbeidsplass med bakgrunn i det overnevnte”, avslutter David Johnsen.

5.6.3 Spesialisert kystnotfartøy fra Sogn og Fjordane



Figur 5.5 Dekksprofil av 90 fots kystnotfartøy. Kilde: Naval Consult (2006b)

David Johnsen kommenterer: Fartøyet fremstår som et rent kystnotfartøy, bygget spesielt med tanke på notfiske etter sild, makrell, lodde og sei. Til forskjell fra garnbåten over, ser en at det på dette fartøyet er betydelig mer utstyr/utrustning over dekk, og at alt utstyr for redskapshåndtering er plassert over shelterdekk. Videre ser en at vinsjeutrustningen er tilpasset behovet for snurping, og at dette er plassert på en måte som er mest effektivt i fiske samtidig som plasseringen reduserer faren for arbeidsulykker. Bakgrunnen for dette er at vinsjene er plassert optimalt i forhold til retning mot snurpedaviter, og en slipper ”konger” og andre ”feller” som kan være meget farlige om en blokk skulle svikte. Det hydrauliske drevne dekksmaskineriet, sidepropeller

foran og akter kombinert med kjølekompressor(er), gjør at kraftbehovet ombord på dette fartøyet trolig vil være betydelig større enn for garnbåten over.

Da fartøyet bare er utrustet for pelagisk fiske er det ikke nødvendig å prosjektere fabrikk for bearbeiding av fangst under dekk (hoveddekk) noe som er vanlig på et kombinasjonsfartøy. Om bord på dette fartøyet pumpes fisken ubearbeidet ned i lasterommene, og det tilgjengelige arealet og volumet på hoveddekket kan utnyttes til plassering av nødvendige komponenter som lossepumper, kjølekompressorer til RSW, sirkulasjonspumper for sirkulasjon av sjøvann i lastetanker og lignende. Komponentene er derav plassert på en måte som er mest mulig hensiktsmessig både med tanke på montering, bruk og vedlikehold. På hoveddekket ser vi at det er inntegnet Trunker³¹, noe som gir større volum i lasterommene og enklere laste/losse operasjoner. Siden fartøyet kun skal drive notfiske er denne løsningen gjennomførbar, og lasterommene kan bygges og isoleres med tanke på oppbevaring av fisk kun i sjøvann. Igjen vil jeg si at dette blir et fartøy med en ”strømlinjeformet” redskaps- og fangsthåndtering, hvor en har kun en drifts- og redskapsform å forholde seg til. Arbeidsplassen blir av dette etter min mening tryggere, og fartøyet mer effektivt”, avslutter David Johnsen.

5.8 Mulige spesialiseringsformer

Som jeg beskrev innledningsvis i dette kapittelet vil jeg kort redegjøre for hva jeg mener kan fremstå som en mulig spesialiseringsretning for fartøy som fisker etter hvitfisk. Bakgrunnen for dette er at det hersker en generell oppfatning om at det for større kystfiskefartøy som baserer hele sitt inntjeningsgrunnlag utelukkende på dette fisket, ikke vil være i stand til forsvare et nybygg rent økonomisk. Om dette er tilfellet må det kunne karakteriseres som en alvorlig situasjon for denne fartøygruppen, og gjør det nødvendig å kartlegge om det finnes alternative løsninger for å øke verdien av fangsten til fartøyene.

I den senere tid har en sett en viss interesse for å levendefangst av hvitfisk. Bakgrunnen for dette er at fiskerne som har drevet med denne fangstformen i enkelte tilfeller har oppnådd gode priser på fisken i forhold til konvensjonelle leveranser. Noen fiskere vurderer dette fisket som så

³¹ Øvre del av lasterommet som går fra hoveddekk til shelterdekk.

spennende at de faktisk vurderer å bygge nye fartøy som er spesialisert for dette fisket. I denne sammenheng kan det nevnes at jeg opprinnelig hadde tenkt å gjøre et forsøk med en ny anordning for levende ombordtaking av fisk. Bakgrunnen for dette var at jeg ønsket å vurdere mulighetene for en reell omlegging fra det konvensjonelle fisket til å omfatte mer levende landinger av fisk. Fartøyene som driver dette fisket har slitt med å bringe fisken om bord på en skånsom måte, slik at en enkel anordning for mer varsom behandling av fisken vil være viktig for at denne flåtegruppen skal kunne utvikle seg. Prosjektet lot seg ikke gjennomføre med bakgrunn i manglende finansiering. I det videre arbeid vil jeg derfor kort gjennomgå status for denne delen av næringen, og se nærmere på mulighetene for å spesialisere driften opp mot levende fangst av hvit fisk.

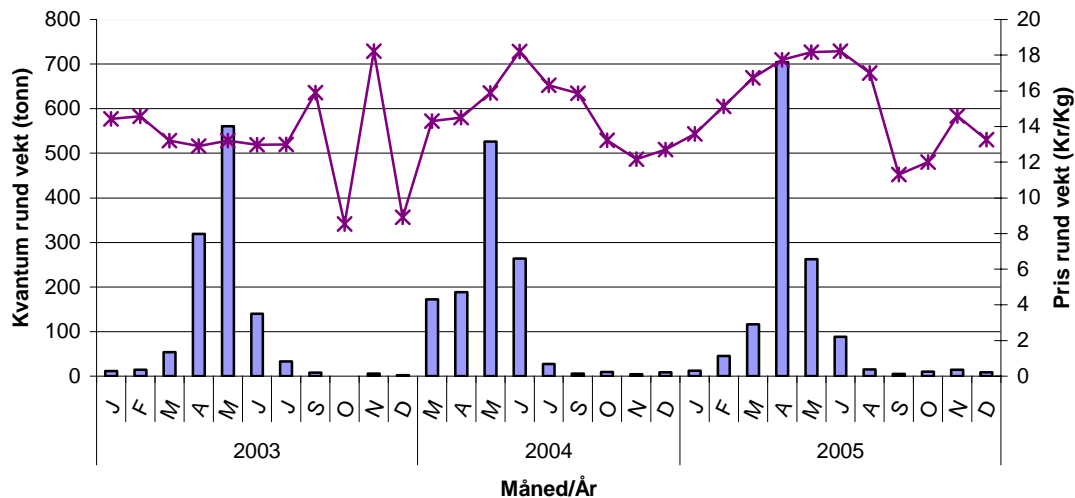
Levendelagring av bunnfisk har pågått i ca 125 år i industriell skala med varierende betydning. Fra 1987 har det foregått forskning på området i offentlig regi, og med dagens kvoteregime spås det en betydelig økning i fangst og forskning i nær framtid (Isaksen et al. 2004)³². I 2002 og 2003 var det et begrenset antall båter som deltok i dette fisket, også i samarbeid med forskningsinstitusjoner. Fisket foregikk i kontrollerte former, og en oppnådde også i disse to årene et rimelig fornuftig fiske. I 2004 var antall båter som deltok i fangst av levende torsk nærmest doblet i forhold til 2003.

For å kunne si noe om utbredelse og omfang av torsk som er fanget levende, har jeg fått tilgang til datamateriale fra Norges Råfisklag over omsetning av levende torsk for perioden 2003-2005. Deres område strekker seg fra Kristiansund til Kirkenes, står for 80 % av omsetningen av torsk i landet, og dekker de områder hvor den mest utbredte levendefangsten foregår, slik at utelukkelsen av de øvrige salgslagene ikke bør ha avgjørende betydning for resultatet.

Datamaterialet baserer seg på detaljert fangstinformasjon hvor det i tillegg til kvantum og tidspunkt fremkommer data som; hvilken redskap fisken er fanget med, fartøyets registreringsnummer, navn og lengde, seddelnummer, kjøper og beløp i form av total verdi.

³² Fangstbasert havbruk – en utredning om fangst og hold av villtorsk – og andre marine arter, velferd og risiko., Bjørnar Isaksen, Kjell Midling, Odd Børre Humborstad & Tore Kristiansen., Havforskningsinstituttet, Bergen & Fiskeriforskning a.s., Tromsø, 2004

Ved å behandle datamateriale i statistikkpakken SPSS kan en sortere data på leveringstidspunkt og kvantum. Denne informasjonen ble videre behandlet i pivottabeller i Exel og er presentert i figuren under.



Figur 5.6 Landet kvantum og pris av levendelagret torsk omsatt i Norges Råfisklags distrikt i perioden 2003-2005. (Norges Råfisklag, 2005)

Grafen over viser at landingsmønsteret for levendelagret torsk er svært sesongbetont med en fangsttopp i april og mai måned. Dette finner jeg heller ikke unaturlig, da størsteparten av den levnede torsken som landes fiskes i samme periode og geografisk rom som for de tradisjonelle fiskeriene. For 2005 ser en at landingsmønsteret er mer konsentrert rundt april måned enn for de to foregående årene. Ved nærmere gjennomgang av datamaterialet finner en at det årlige samla kvantum utgjør ca. 1200 tonn, og er relativt likt gjennom hele perioden.

Prisutviklingen i dette fisket må kunne omtales som variert, men om en sammenligner gjennomsnittprisene for disse årene ser en enn viss økning gjennom hele perioden, med unntak av mindre unntaksvisse dropp i løpet av året. Imidlertid er kvantumet så lite i disse periodene at en nærmest kan se bort fra denne prisvariasjonen. Til tross for dette er prisen for levendelagret torsk vesentlig høyere enn for konvensjonelle leveranser, med en gjennomsnittelig pris for den levendefanget torsken gjennom periode på 15,60 Kr/Kg rund vekt. Dette tilsvarer en pris på ca Kr. 23,30 omregnet til pris pr kilo sløyd vekt og er betydelig høyere enn gjennomsnittet for denne perioden.

6. FINANSIELLE VURDERINGER

I dette kapittelet ønsker jeg å belyse hvordan finansieringsinstitusjonene vurderer en endret driftstilpasning mot mer spesialiserte driftsformer. Bak disse vurderingene ligger det en antagelse om at en endret tilpasning også vil bety en endring i hvordan finansieringsinstitusjonene vurderer risikoen i engasjementene. For aktører som vurderer ulike tilpasninger kan dette være av avgjørende betydning og således være viktig å kartlegge.

På mange måter utgjør driftsgrunnlaget fiskernes økonomiske utgangspunkt i forhold til utvikling av selskapene og fornyelse av flåten. I det videre arbeidet ønsker jeg derfor å se nærmere på driftsgrunnlaget til fartøy med ulik tilpasning (spesialisert versus kombinasjonsdrift), og med bakgrunn i opplysningene la finansieringsinstitusjonene vurdere lønnsomhet og evne til fornyelse. Avslutningsvis ønsker jeg å kommentere noen mulige utviklingstrekk ved hjelp av et scenario, for gjennom dette belyse positive og negative sider relatert til tilpasning.

6.1 Driftsgrunnlaget etter tilpasning

I arbeidet med å fastslå kvotegrunnlaget for de ulike fartøyene har jeg benyttet Fiskeridirektoratets fartøyregister (Fiskeridirektoratet, 2006a). Registeret gir informasjon på fartøynivå av omfang og kvotestørrelse for samtlige fiskefartøyer her til lands (Norge). Utvelgelsen av fartøy er gjennomført med bakgrunn i egen kunnskap om flåteleddet, og valgt etter kriterier som lengde, driftsform og strukturell tilpasning.

FARTØY- A KOMBINASJONSFARTØYET

Som tidligere beskrevet har ”kombinasjonsfartøyet” en rettighetsportefølje som baserer seg på fiske med rettigheter i Gruppe I (torsk, sei og hyse), NVG- sild og seinot nord for 62°N. For kvoteåret 2006 (per 17.01.06) har et 90 fots (27,45 meter) kombinasjonsfartøy (ikke strukturert) et driftsgrunnlag som beskrevet under. Verdien av eventuelle biprodukter er ikke tatt med som grunnlag for beregningene av driftsinntektene for å forenkle fremstillingen.

Ut fra opplysninger om kvotestørrelse kan jeg budsjettere fartøyet driftsinntekter. Med driftsinntekter menes inntekter fra fiske som er basert på kvotestørrelsen kombinert med råstoffpris. Råstoffprisen har historisk vist seg utsatt for svingninger, slik at denne ofte må budsjetteres etter

skjønn. Faktorer som etterspørsel i markedet, totalkvotens størrelse, tilgjengelighet og fiskens biologiske variasjon gjennom året kan imidlertid være viktige prissettere for råstoffet.

Tabell 6.1 Budsjetterte driftsinntekter (i tusen kroner) for kombinasjonsfartøyet i 2006.

Fiskeslag	Kvote (tonn)	Fangst ((sløyd vekt) tonn)	Pris (Kr/Kg)	Verdi
Hyse	50,03	35,7	12,0	428,4`
NVG-Sild	745,50	745,5	3,5	2 609`
Sei (konv.)	188,39	139,5	8,00	1 116`
Sei (not)	651,42	651,4	3,0	1 954`
Torsk	128,89	85,9	18,0	1 546`
<u>Sum driftsinntekter</u>				<u>7 653`</u>

(Omregningsfaktorer fra rund til sløyd vekt; torsk – 1,5, sei – 1,35, hyse – 1,4).

FARTØY B- SPESIALISERT HVITFISK

For fartøy B (90 fot), med rettigheter spesialisert på fiske etter hvitfisk, kan driftsbudsjettet for 2006 (per 17.01.06) være som følger.

Tabell 6.2 Budsjetterte driftsinntekter (i tusen kroner) for spesialisert fartøy, hvitfisk 2006.

Fiskeslag	Kvote (tonn)	Fangst (Sløyd vekt, tonn)	Pris (Kr/Kg)	Verdi
Hyse	50,03	35,7	12,0	428,4`
Sei (konv.)	188,39	139,5	8,00	1 116`
Torsk	128,89	85,9	18,0	1 546`
<u>Sum driftsinntekter</u>				<u>3 090`</u>

FARTØY C- SPESIALISERT PELAGISK

For fartøy C (90 fot), med et kvotegrunnlag som er basert på en spesialisert tilpassningsform etter pelagisk fisk, vil fartøyet for 2006 (per 12. jan. 06) kunne ha følgende driftsgrunnlag.

Tabell 6.3 Budsjetterte driftsinntekter (i tusen kroner) for spesialisert pelagisk fartøy i 2006.

Fiskeslag	Kvote (tonn)	Fangst (rund vekt, tonn)	Pris (Kr/Kg)	Verdi
NVG-Sild	745,5	745,5	3,5	2 609`
Sei (not)	651,4	651,4	3,0	1 954`
Nordsjøsild	250	250	3,0	750`
Makrell	250	250	10	2 500`
<u>Sum driftsinntekter</u>				<u>7 813`</u>

6.1.1 Driftsinntekter (ikke-strukturert) etter driftstilpasning.

Tabell 6.4 Tabellen viser oversikt over driftsinntekter til fartøy med ulik driftstilpasning (tall i tusen kroner)

Fiskeslag	Kombinasjonsfartøyet (A)	Spesialisert hvitfisk (B)	Spesialisert pelagisk(C)
Torsk	1 546`	1 549`	-
Hyse	428,4`	428,4`	-
Sei (konv)	1 116`	1 116`	-
Sei (not)	1 954`	-	1 954`
Sild	2 609`	-	2 609`
Nordsjøsild	-	-	750
Makrell	-	-	2 500
<u>Sum driftsinntekter; 7 653`</u>		<u>3 090`</u>	<u>7 813`</u>

Driftsgrunnlaget til ”kombinasjonsfartøyet” er basert på tidligere omtalt rettighetsportefølje, mens det for driftstilpasningen ”spesialisert hvitfisk” refererer seg fra inntekter basert på fiske bare i Gruppe I. For driftstilpasningen spesialisert pelagisk ser man imidlertid at jeg har valgt å ta med inntekter fra makrell og nordsjøsild. Disse inntektene refererer seg fra SUK- rettigheter, noe som etter min mening vil være en naturlig del av en rettighetsportefølje rundt en spesialisert tilpasning i de pelagiske fiskeriene.

6.1.2 Fangstinntekter strukturerte fartøy

Etter at myndighetene innførte strukturordningen for kystfiskeflåten har en rekke fiskere valgt å utvide driftsgrunnlaget gjennom oppkjøp av rettigheter. Dette har medført at mange fiskere har et driftsgrunnlag som baserer seg på to og tre kvoteenheter med ulik sammensetning. For å

anskueliggjøre driftsinntektene for fartøy som har valgt en utvidelse av driftsgrunnlaget, kan en derfor multiplisere basiskvotene (som beskrevet over) med den utvidelse av kvotegrunnlag det enkelte rederi har gjennomført. Imidlertid kan virkeligheten være mer sammensatt enn som så, noe jeg mener det er viktig å anskueliggjøre i denne oppgaven. For kombinasjonsfartøyet kan en utvidelse av kvotegrunnlaget til 3 enheter medføre at fartøyet ikke vil være i stand til å fange alle de tildelte kvotene. Forholdet kombinert med usikkerhet om hvorvidt fartøyet er i stand til å oppnå den samme prisen for hele kvoten (fare for kappfiske), kan medføre at budsjettet ikke gir et riktig bilde av virkeligheten.

For å redusere kompleksiteten i dette, velger jeg i det videre arbeide og benytte en reduserende faktor for å kompensere for det nevnte. For et ferdig strukturert kombinasjonsfartøy velger jeg å benytte en ”struktureringsfaktor”, satt til 0,8. Faktoren skal reflektere de reduserte mulighetene for å fiske alle de tildelte kvotene (30 % reduksjon av hyse og sei) og prisreduksjonen (10 % prisreduksjon på torsken) som følge av uheldig avvikling (tid/sted) av sesongene. Samlet sett utgjør dette en verdireduksjon på ca. 20 % av verdien for all fangst fra Gruppe I rettighetene.

For gruppen spesialiserte fartøy velger jeg imidlertid ikke å benytte en reduserende faktor, fordi et spesialisert fartøy trolig vil kunne fiske hele kvoten av de ulike fiskeslagene med bakgrunn i en driftsform som reduserer sesongproblematikken. Videre er det trolig at et fartøy med en mer spesialisert driftsform over tid vil være i stand til å oppnå en viss merverdi på råstoffet.

Sum driftsinntekter for strukturert fartøy fremkommer av; $\Sigma \text{driftsinntekter} \times (3(0,8))$.

Tabell 6.5 Budsjetterte driftsinntekter for strukturerte fartøyer

	Kombinasjonsfartøyet (A)	Spesialisert hvitfisk (B)	Spesialisert pelagisk(C)
Σ Driftsinntekter;	7 653`	3 090`	7 813`
<u>Σ Driftsint. strukturert</u>	<u>18 367`</u>	<u>9 270`</u>	<u>³³16 939`</u>

³³ For spesialisert pelagisk driftstilpasning er rettighetene (driftsinntektene) fra makrell og nordsjøsild holdt utenfor strukturingsprosessen. Årsaken ligger i at disse rettighetene bare kunne omsettes mellom fartøy som var registrert i SUK - gruppen (Trond Moldskred, Fiskeridirektoratet, pers.med.). Videre er markedsverdien på disse rettighetene så høye at få innad i gruppen har valgt å strukturere.

6.1.3 Driftsresultat etter driftstilpasning

Tabell 6.6 Driftsresultat for fartøy med ulik driftstilpasning for 2006

	Kombinasjonsfartøy (A)	Spes. hvitfisk (B)	Spes. pelagisk (C)
Brutto fangstinntekter	18 367`	9 270`	16 939`
Produktavgift (3,55 %)	652`	329`	601`
Fellesutgifter (4,30 %)	790`	399`	728`
Lott/ hyre (40 %)	7 347`	3 708`	6 776`
<u>Sum avgifter/lott</u>	<u>8 789`</u>	<u>4 436`</u>	<u>8 105`</u>
Drivstoff	1 200`	1 000`	1 200`
Proviant	250`	250`	250`
Vedlikehold fartøy	500`	500`	500`
Vedlikehold redskaper	400`	300`	350`
Div. driftsutgifter	500`	500`	500`
<u>Sum driftskostnader</u>	<u>2 850`</u>	<u>2 550`</u>	<u>2 800`</u>
<u>Driftsresultat</u>	<u>6 728`</u>	<u>2 284`</u>	<u>6 034`</u>

Driftsresultatet (før finanskostnadene) for de ulike tilpasningene viser stor spredning, med tydelig bedre resultat for kombinasjonsfartøyet og fartøyet spesialisert rundt pelagisk fiske sett i forhold til tilpasningen spesialisert etter hvitfisk. Satsene (for produktavgift, felleskostnader og lott/hyre) er satt etter Landsdelsutvalget (1997).

6.2 Finansinstitusjonenes vurderinger

Som tidligere beskrevet vil finansieringsinstitusjonenes vurderinger av en endret driftstilpasning være avgjørende for aktørenes evne til å finansiere prosjekter. Med bakgrunn i dette har jeg gjennomført samtaler med to sentrale fagpersoner i finansieringsmiljøet, med tanke på å få vurdert driftsgrunnlaget for fartøy med ulik driftstilpasning, samt generelle forhold omkring flåtefinansiering.

6.2.1 Samtale med Nils L. Pedersen i Innovasjon Norge

Finansieringsinstitusjonenes vurderinger av en endret flåteilpasning er viktig å avdekke som en følge av antagelser om et endret inntekts og kostnadsforhold. I denne forbindelse vil jeg redegjøre for noen ulike momenter som ble tatt opp under et møte mellom undertegnede og Nils L.

Pedersen³⁴ i Innovasjon Norge (tidligere SND) 25. januar 2006. Pedersen er flåteansvarlig ved regionkontoret i Troms, og har vært med på å finansiere flere nye kystfiskefartøy. Siste tilvekst i deres portefølje var et nybygd kombinasjonsfartøy til 40 millioner kroner.

Pedersen fikk før møtet oversendt en del nøkkeltall som beskrevet over. I tillegg til dette hadde Pedersen utarbeidet egne tall for fartøyer med ulik tilpasning, som var så godt som identiske med de tallene som jeg har utarbeidet i det overstående. Med bakgrunn i dette, velger jeg derfor å benytte tallene som er presentert i det overstående. I korthet kan N. L. Pedersens vurderinger av de ulike tilpasningsformene gjengis i de følgende avsnitt;

DRIFTSTILPASNING

Netto fangstinntekter for et strukturert kystfartøy med rettigheter som knytter seg opp mot bare Gruppe I, vil for 2006 ligge på ca 8 millioner kroner. Et slikt fartøy har en antatt byggepris på 35 millioner kroner, noe som betyr et lån på 25 millioner kroner med en egenkapitalandel på 30 %. Med en nedbetalingstid på 15 år og rente på 6 %, vil den årlige kontantstrømmen beløpe seg til – 1,011 millioner kroner. Dette indikerer at driftsgrunnlaget for fartøyet ikke er godt nok for å betjene finanskostnadene i prosjektet.

For et fartøy med rettigheter til fiske med not etter sei og NVG-sild vil driftsgrunnlaget imidlertid se ut til å gi et resultat over nullpunktet³⁵. Ved å ta utgangspunkt i resultatbudsjettet, vil nullpunktet for det beskrevne fartøy ligge på ca. 9,9 millioner kroner. For 2006 vil et slikt fartøy kunne fiske for vel 14 millioner kroner. Imidlertid er det stor usikkerhet knyttet til om et slikt fartøy er i stand til å fiske hele sei-kvoten, fordi dette fisket tradisjonelt har vist seg å være vanskelig å kalkulere.

³⁴ Nils L. Pedersen, Flåteansvarlig i Regionkontoret i Troms, Innovasjon Norge, 25.01.2006.

³⁵ Anmerkning, nullpunktet, kontantstrømmen tilstrekkelig til å forente kapitalen til mer enn risikofri rente etter skatt (Bøhren & Gjærum, 1999).

FARTØYKOSTNAD

Forskjell i byggekostnaden for et kombinasjonsfartøy versus spesialisert pelagisk fartøy er ikke spesielt stor. Et moderne kombinasjonsfartøy er utrustet med blant annet kombinasjonsvinsjer, slik at den ekstra investeringen knyttet til å rigge fartøyet for snurrevad er relativt liten. Imidlertid ser en nå at kombinasjonen mellom garn og snurrevad som tidligere var vanlig på kombinasjonsfartøyet, nå er i ferd med å bli borte og at de fleste fartøyene blir rigget for bare not og snurrevad.

For et fartøy spesialisert for fiske etter hvitfisk, eksempelvis levendefangst av torsk, kan byggeprisen i utgangspunktet være lavere. Imidlertid vil et slikt fartøy være avhengig av et tilrettelagt miljø for levende oppbevaring av fangsten, noe som kan medføre økte byggekostnader i form av sirkulasjonssystemer og oksygenering av vannet. Imidlertid er merprisen et slikt fartøy kan oppnå for sin fangst interessant, slik at prosjektet må vurderes ut fra en helhetlig vurdering. Et annet moment som bør tas med i en slik sammenheng er et mulig endret mannskapsbehov, noe som kan gi endringer i lønnsutbetalingene for rederiene.

Fiskerinæringen er kjent for sine svingninger, og i den sammenhengen er det en vanlig oppfatning om at jo flere ben en har å stå på, desto bedre. Imidlertid kan det bli interessant å se om de mindre fartøyene er i stand til å utnytte for eksempel kvotene av NVG-sild, om sildas vandringsmønster skulle endres. Under forutsetning av at det fremtidige fisket av NVG-sild skjer ute til havs kan trolig selv et 90 fots fartøy bli lite.

RETTIGHETER- ØKONOMI

Markedsverdien av en rettighetsportefølje er et viktig poeng i kystflåtens driftstilpasning. I dag omsettes NVG-sild rettigheter for ca. Kr. 12 000 pr. tonn, og gruppe I rettigheter (torsk) for ca. Kr. 40 000 pr. tonn. Dette betyr at markedsverdien av rettighetene kan være avgjørende for et fartøys evne til fornying, og som sikkerhet for bankenes engasjement. Videre er det en skattemessig faktor som er viktig å ta med. Verdien av rett til aktiva er ikke lov å avskrive, slik at et prosjekt til 20 millioner, hvorav fartøyet har en verdi på fem millioner, vil selskapet bare kunne skrive av verdien for fartøyet.

6.2.2 Samtale med Hans H. Gundersen i Sparebanken 1 Nord Norge

For å diskutere tema omkring flåte og flåteilpasning er rammeverket i form av lovverk og reguleringer rundt næringen avgjørende forutsetninger. Dette er trolig årsaken til at samtalen med Hans H. Gundersen³⁶, banksjef for fiskeri i Sparebanken 1 Nord Norge, ble utdypende om denne delen av problemstillingen.

STRUKTURERING

For å anskueliggjøre problemstillingen omkring nødvendig fangstgrunnlag for større moderne kystfiskefartøy, så vi nærmere på mulige driftsinntekter for to størrelser kystfiskefartøy.

- For et ikke strukturert fartøy på 70 fot med tradisjonelle rettigheter, utgjør fangstverdien av kvotegrunnlaget vel 4 millioner kroner for inneværende år, mens den nødvendige fangstverdien for et slikt fartøy bør være i størrelsesorden 6,5 millioner kroner. På den ene siden representerer denne fangstverdien det nødvendige fangstgrunnlaget for å være i stand til å betjene investert kapital på 10 millioner kroner, noe som ikke er en uvanlig verdi for et fartøy av en slik størrelse. På den andre siden er et driftsgrunnlag som for det ikke strukturerte fartøyet, ikke tilstrekkelig for å oppnå en lott (andel av fangst som tilfaller mannskapet) som er akseptabel etter dagens normer. For en fisker som er på sjøen i to hundre dager av året bør lotten ligge på 400 – 500 tusen kroner. For fiskeren på det ikke strukturerte fartøyet vil lotten ligge på knappe 200 tusen kroner med 150 driftsdøgn, mens lotten til en fisker på et strukturert, men tilsvarende fartøy, vil ligge på 350 tusen kroner. Selv dette kan være en for liten avlønning når en kjenner til at ansatte innen for eksempel offshore kan ha en årslønn på bort i mot en halv million kroner, med mindre tid borte fra familien.

For et fartøy på 90 fot vil fangstgrunnlaget til et ikke strukturert fartøy ligge på ca. 6 millioner kroner, med en lott på vel 250 tusen kroner og med en driftstid på 150 døgn. Skal et slikt fartøy være i stand til å betjene kapitalen (renter og avskrivninger) bør driftsgrunnlaget være i størrelsesorden 14,5 millioner kroner. En slik fangstinntekt vil gi en lott på knappe 400 tusen

³⁶ Hans H. Gundersen, Banksjef for fiskeri, Sparebanken 1 Nord Norge, 26.01.2006.

kroner. I debatten omkring strukturering kan dette være viktige momenter å ta med seg, mener Gundersen.

KOMPETANSE

I forkant av strukturvoteordningen for kystflåten, var det en del aktører med tradisjoner i havfiskeflåten som valgte å utvide driftsområdet/driftsgrunnlaget sitt ved å kjøpe seg inn i den større kystflåten. Mange av disse aktørene har valgt å bygge opp et maksimalt driftsgrunnlag for sine fartøyer, gjerne sammensatt av tre kvoteenheter innen Gruppe I, NVG- sild og seinot. Imidlertid er det en del sider ved den daglige driften av fartøyet som ikke bør undervurderes. Aktører som tradisjonelt har drevet med notfiske etter sild, kan ikke nødvendigvis være gode/effektive fiskere av torsk, og motsatt. Gundersens generelle oppfattning er at aktører som tradisjonelt har drevet innenfor for eksempel pelagisk sektor, kanskje bør rette sin kjernevirksomhet innenfor samme sektoren, også i andre flåtesegmenter. - Dette er en type fiskeri som aktørene kjenner godt fra før, og således et godt grunnlag å bygge videre på. Generelt bør kunnskap og erfaring være fremtredende elementer når aktørene tilpasser driften sin.

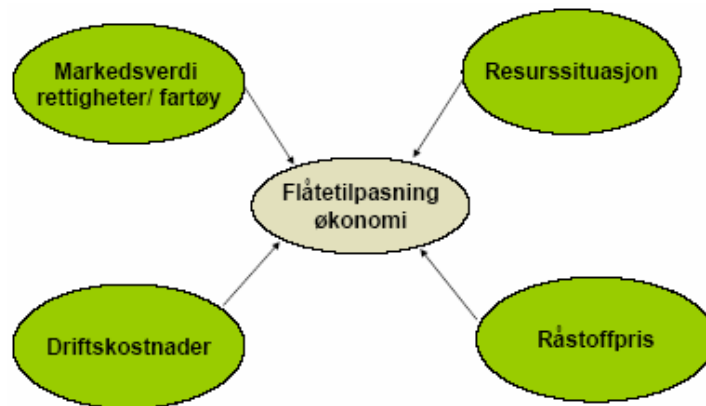
SESONGAVVIKLING

Når det gjelder driftsavviklingen til fartøy i kystflåten, bør vurderinger omkring rettigheter og sammensetningen av rettighetene vurderes nøye. For et moderne, fullt strukturert 90 fots fartøy, er sildekvoten for inneværende år på rundt 2200 tonn. Med en gjennomsnittlig fangst på 125 tonn per tur, gir kvotegrunnlaget føringer om en driftsavvikling over 18-20 turer. Med en gjennomsnittlig turlengde på fem døgn, vil fartøyet bruke 90-100 døgn på å fiske hele den tildelte kvoten. Med forhold om faktorer som vær, tekniske driftsavbrudd og lignende, kan den nødvendige driftstiden fort bli fire måneder for bare sildefisket isolert sett. I denne sammenhengen er det derfor viktig at rederiene er bevisst på sin sammensetning av rettigheter for å unngå at store sesonger sammenfaller. Det er ikke usannsynlig at et rederi med et fullt strukturert fartøy på sikt ser at de vil være best tjent med to fartøyer, fremfor en løsning med et kombinasjonsfartøy som skal fiske alle kvotene. Dette begrunnes med en høyest mulig grad av verdirealisering av de ulike kvotene, avslutter Gundersen.

6.3 Fremtidige begivenheter ved ulik driftstilpasning

I arbeidet over har fokus på driftsinntekter og tilpasningsform vært viet størst oppmerksomhet. I det videre arbeidet ønsker jeg gjennom et scenario å fremstille ulike økonomiske forhold som er antatt viktige for fiskeflåten. Arbeidet er basert på egne betraktninger om tema og må således omtales som objektive. Imidlertid mener jeg de berørte forhold beskriver viktige begivenheter i forhold til hendelser relatert til økonomien hos de ulike aktørene.

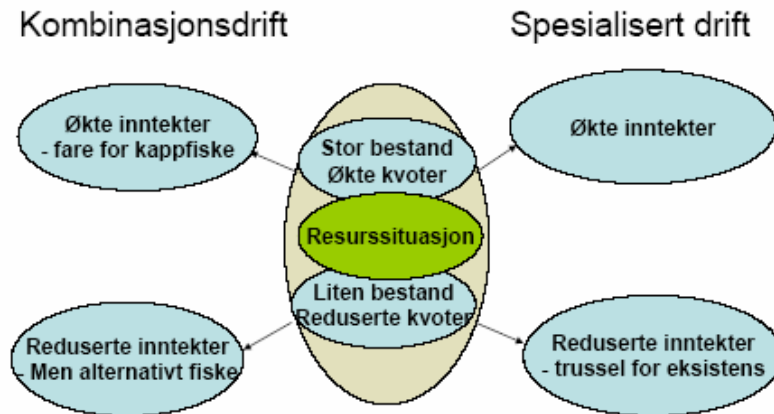
6.3.1 Fartøytilpasning - økonomiske forhold



Figur 6.1 Antatt avgjørende forhold for økonomien for et fiskefartøy

Figuren over viser ulike ytre faktorer som er med på å påvirke økonomien til den enkelte aktøren. I figuren er forholdet til resurssituasjon, råstoffpris, driftskostnader og markedsverdi av rettigheter og fartøy valgt som indikatorer for den økonomiske situasjonen til rederiene. Pileenes retning indikerer hvilken reguleringsmulighet den enkelte aktøren har i forhold til de ulike faktorene. I det videre arbeidet ønsker jeg å se nærmere på hvordan en endring av de ulike faktorene kan påvirke lønnsomheten til rederiene med ulik driftstilpasning.

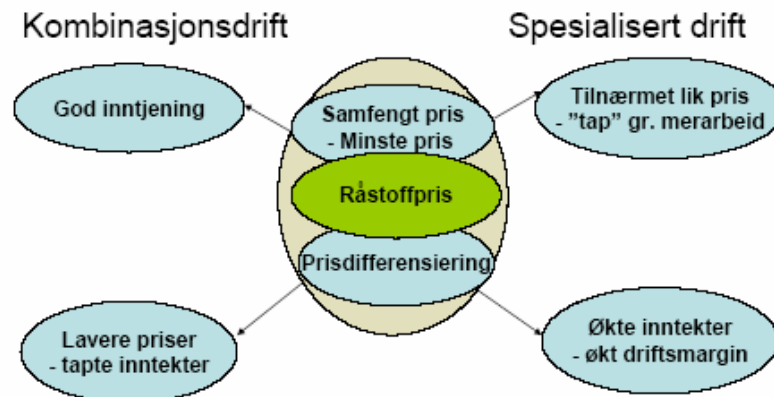
6.3.2 Resurssituasjon



Figur 6.2 Resurssituasjonens påvirkning av økonomien til fiskeflåten

Figuren illustrerer hvordan en endring i resurssituasjonen påvirker driftsinntektene til fartøyene. En større bestand vil normalt kunne gi økte inntekter gjennom økte kvoter. For fartøyet tilpasset rundt kombinasjonsdrift kan imidlertid forholdet føre til kappfiske. Et fartøy med en tilpasning rundt en spesialisert driftsform vil trolig kunne utnytte kvoteøkningen til å styrke driftsgrunnlaget uten fare for å påvirke den øvrige aktiviteten. Dette kan knyttes til fartøyets ensartede driftsgrunnlag og tilpassede sesongprofil. Ved reduserte kvoter som følge av en negativ bestandsutvikling vil situasjonen for det spesialiserte fartøyet være alvorlig fordi tilpasningen ikke har alternative fiskerier. I en slik situasjon kan kombinasjonsfartøyet utnytte sin tilpasning og søke mot andre fiskerier

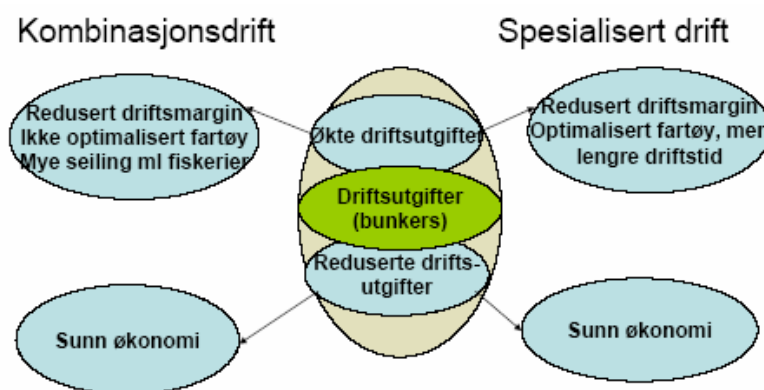
6.3.3 Råstoffpris



Figur 6.3 Råstoffprisens påvirkning av fiskeflåten etter tilpasning

I Figuren over har jeg forsøkt å belyse hvordan en endring av prisinsentiver påvirker økonomien til fartøyene med ulik tilpasningsform. Minstepris³⁷ og samfengtpris³⁸ har innenfor hvitfisksektoren vært svært utbredt. Denne formen for prisinsentiver kan medføre at fiskerne i mindre grad har fokus på å bringe på land et råstoff som kan skape grunnlag for høyere verdisetting. For kombinasjonsfartøyet vil et slikt prissystem medføre at fisken kan fanges i periodene ved best tilgjengelighet, slik at fartøyet kan fiske de tildelte kvotene på kortest mulig tid og ut fra dette være i stand til å fiske andre kvoter til andre perioder av året. For et fartøy med spesialisert drift kan imidlertid minstepris prinsippet medføre en prisfastsettelse som ikke gir fartøyet mulighet til å hente ut merverdi for råstoffet gjennom lengre sesonger og optimalisert råstoffbehandling. For dette fartøyet vil prinsippet om minstepris medføre at fartøyet ikke oppnår den potensielle merverdien av fisken med bakgrunn i sin tilpasningsform.

6.3.4 Driftsutgifter (bunkers)



Figur 6.4 Driftsutgiftenes påvirkning i fiskeflåten etter tilpasning

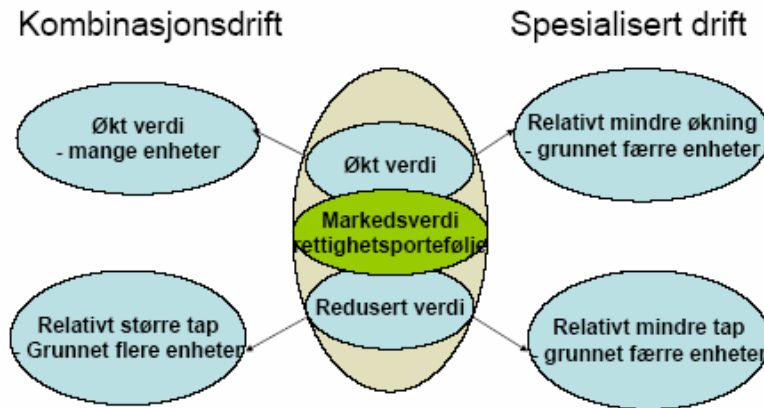
Figuren over viser hvordan en endring i driftsutgiftene vil påvirke økonomien til fartøyene etter tilpasningsform. I denne sammenhengen ønsker jeg spesielt å fokusere på bunkerskostnader, som tradisjonelt er en stor bidragsyter til kostnadsposten. Ved en nedgang i bunkersprisene vil fartøyene uavhengig av tilpasningsform oppnå bedre økonomi. Imidlertid kan fartøy som er tilpasset rundt kombinasjonsdrift realisere verdien av andre kvoter som normalt preges av marginal inntjeningsevne, med bakgrunn i lavere driftskostnader.

³⁷ Minstepris, garantert laveste pris som følge av "Lov om omsetning av råfisk" (LOV 1951-12-14 nr.03).

³⁸ Samfengtpris er samme fisk for fisken uavhengig av størrelse, kvalitet og så videre.

I en situasjon med økte bunkerskostnader vil følgelig begge fartøyene oppnå redusert driftsmargin. Imidlertid vil trolig fartøyene som er tilpasset rundt kombinasjonsdrift øke sine bunkerskostnader mer, relativt sett, enn fartøyer rundt en mer spesialisert driftsform. Årsaken til dette ligger i fartøyets omfattende bevegelser mellom ulike fiskerier og fiskefelt.

6.3.5 Markedsverdi rettighetsportefølje



Figur 6.5 Markedsverdien av rettighetsporteføljens påvirkning av økonomien i fiskeflåten etter tilpasningsform

Fiskerettighetene til de ulike fartøyene representerer en betydelig verdi, og er ofte gjenstand som pant for finansieringsinstitusjonene. Verdien av rettighetene vil være avhengig av hvor attraktivt det er for andre aktører å delta på de ulike fiskeriene, slik at verdien av det enkelte fartøys rettighetsportefølje vil svinge over tid. For et fartøy tilpasset rundt kombinasjonsbasert drift vil porteføljen bestå av ulike rettigheter med ulik attraktivitet og pris. For fartøy med en tilpassning som medfører en stor rettighetsportefølje kan imidlertid en verdiendring bli forholdsvis større enn for et fartøy med en tilpassning rundt en mer spesialisert driftsform. På mange måter vil derfor et fartøy med en stor rettighetsportefølje over tid løpe større risiko for en endring av markedsverdien av rettighetsporteføljen enn hva som vil være tilfellet for et fartøy med en mindre portefølje.

7. DISKUSJON OG KONKLUSJON

Diskusjonen bygger på grunnlagsmateriale som fremkommer i oppgaven, supplert med noen refererte eksempler og sammenligninger. Oppbygningen av kapitlet følger samme rekkefølge som de underliggende delspørsmålene, og konklusjonen baserer seg på vurderingskriteriene som ble satt i beslutningsgrunnlag foran i oppgaven.

7.1 Rundt hvilken driftsform har den store kystflåten tilpasset seg?

Fartøyers driftsform er tidligere omtalt som fartøyenes deltagelse i fiskeri- eller i kombinasjonen av ulike fiskerier som samlet utgjør fartøyenes aktivitet gjennom året men hvor det også er sentralt å skille etter redskapsvalg. Jeg har gjennom oppgaven vist at fartøygruppens fiskerier rettes mot samtlige av de viktigste fiskebestandene, at driftsformen er variert, og ofte kan relateres til hvor fartøyene hører hjemme. Fartøyene som hører hjemme på Vestlandet deltar i pelagiske fiskerier i et langt større omfang enn fartøyene med tilhørighet lengre nord i landet (Norge). For de Nord norske kystfiskefartøyene har fisket etter torsk og torskearta fisk tradisjonelt vært det viktigste, men etter at sildebestanden tok seg opp igjen har fisket på denne ressursen fått stadig større betydning for hele fartøygruppen.

Redskapsvalget til fartøyene har over tid endret seg fra fiske med passive redskaper som garn og line, til i langt større grad å omfatte fiske med snurrevad som er omtalt som et aktivt redskap³⁹. Videre har man gjennom en lengre periode sett at den tradisjonelle driftsformen som like gjerne bestod av fiske med garn, rekeetrål og not, har endret og begrenset seg, til å omfatte fiske med snurrevad og not. Kombinasjonen er den mest utbredte, og blir benyttet av fartøy fra hele landet. Imidlertid har enkelte fiskere med opphav fra spesielle fiskerimiljøer beholdt den tradisjonelle driftsformen, trolig som en følge av at det aktuelle redskapet har blitt ansett som mest formålstjenlig for deres drift. I en slik sammenheng er ofte forhold relatert til tidspunkt (sesong) og geografisk område for innsats i fiske viktige forklaringsvariabler. Over tid har imidlertid snurrevaden fått en stadig større betydning også i disse miljøene.

³⁹ Snurrevaden definert som aktivt redskap (Karlsen, 1997), men likestilles i forvaltningen med konvensjonelle fiskeredskaper og er tillatt brukt innenfor 4-mila.

Jeg tror at årsaken til at snurrevad og not har fått en så viktig betydning som redskapsvalg for kombinasjonsfartøyene er et resultat av en omfattende flåtefornyelse. Gjennom flåtefornyelsen av den store kystfiskeflåten på slutten av nittitallet og i begynnelsen av tusentallet, har fiskerne utrustet sine fartøyer med den omtalte redskapskombinasjonen for å oppnå mer rasjonelle og fangseffektive fartøy. Videre tror jeg at det har vært viktig for fiskerne å tilpasse seg en rundt redskapskombinasjon som operasjonelt passer godt sammen med notfisket. Notfisket etter NVG-sild og sei er som kjent en viktig del av fartøyenes driftsgrunnlag. Et annet forhold som har talt for redskapskombinasjoner som passer godt sammen, er fiskernes ønske om teknologiske løsninger som ikke medfører mye omrigging fra den ene fisket til det andre, samt å spare tid og øke effektiviteten i avviklingen av fisket.

7.2 Er fartøyenes beskaffenhet for mannskap og fangst avhengig av tilpasningsform?

I kapittel 3. (kystflåtens rammer) presenterte jeg nærmere ulike forhold som har vært med på å bestemme fartøyutviklingen i kystflåten. Blant annet viste jeg at myndighetene har forsøkt å kontrollere fangstkapasiteten i flåteleddet med innsatsreguleringer som setter begrensninger for fartøyenes lengste lengde og lastekapasitet. Til tross for reguleringene har den teknologiske utviklingen i flåteleddet medført at fartøygruppens fangstkapasitet har økt betraktelig.

I kapittel 4. og 5. gjengav jeg kommentarer i forhold til tegninger av nyere kystfiskefartøy sett ut fra en fiskeskippers ståsted og erfaringer. Uttalelsene hans går i retning av at fartøyenes beskaffenhet ofte vil være et resultat av omfang og type redskapskombinasjoner som fartøyet bygges og utrustes for. Forholdet blir mer fremtredende på bakgrunn av innsatsreguleringene, fordi enhver utvidelse i forhold til antall redskapsformer ofte vil redusere disponibelt areal som igjen kan medføre at fartøyene fremstår som både trangere og mindre hensiktsmessig i den daglige driften. Det samme forholdet vil gjelde for fartøyenes beskaffenhet for fangst, men da relatert til hvordan produksjonslinjene for fangsten er plassert og tilrettelagt ombord i fartøyene.

Så kan man spørre seg om det i denne oppgaven foreligger data som skaper grunnlag for å hevde at fartøyenes beskaffenhet for mannskap og fangst er avhengig av tilpasningsform. Med bakgrunn

i det overstående mener jeg å kunne si dette, fordi fartøyets beskaffenhet skal gjengi hvor godt fartøyet er egnet som arbeidsplass for mannskapet og som innretning for behandling av fangst. Imidlertid kan trolig det samme forholdet vurderes på en annen måte av andre aktører med samme bakgrunn og stilling som Johnsen, slik at et entydig svar på dette kan være vanskelig å konkludere med. Blant de nybygde kystfiskefartøyene finner en fartøy tilpasset og tilrettelagt for de fleste driftsformer slik at forholdet må kunne omtales som en individuell vurderingssak. For meg virker det som om fiskerne velger driftsformer i forhold til de erfaringer de selv har høstet gjennom karrieren, og videre ofte er et resultat av hvilket miljø den enkelte aktørene tilhører.

Et annet forhold som kan være med på å forklare fiskernes ulike driftsform kan trolig knyttes til fiskernes erfaringsgrunnlag i forhold til myndighetenes regulering av fisket. Erfaringsgrunnlaget kan igjen knyttes opp mot hvor lenge ulike fiskerne har vært underlagt forhold som adgangsbegrensninger, kvotereguleringer, fangstbestemmelser og så videre. Jeg mener å se at fiskere som har vært underlagt reguleringer gjennom en lengre periode, ofte har utviklet en egen evne til å forstå og lese utviklingen i forhold til myndighetenes fremtidige reguleringer i fisket. Jeg synes forholdet ble synliggjort når myndighetene vurderte innføringen av strukturkvoteordninger for kystflåten. På dette tidspunktet så man at aktører med tilhold i havfiskeflåten (som har erfaring med kvotehandel), valgte og posisjonerte seg i denne flåtegruppen ved oppkjøp av eldre fartøy med kvoter, hvor kvotene etter innføringen av ordningen ble samlet på færre fartøy.

Jeg mener å se det samme forholdet innad i kystfiskeflåten, men da på en måte som gjenspeiler hvilke fiskere som har deltatt i adgangsregulerte fiskerier over tid, og hvilke fiskere som tradisjonelt har deltatt i såkalt ”åpne” fiskerier. Som kjent har myndighetene adgangsregulert de ulike fiskeriene til ulike tidspunkter. Som et eksempel på dette ble notfisket etter makrell for fartøy mellom 70 og 90 fot adgangsregulert allerede i 1983. Med bakgrunn i dette har fiskere med tilhold i denne gruppen erfaring med deltagelse i regulerte fiskerier, og har således opparbeidet seg et mer helhetlig vurderingsgrunnlag for valg av fremtidig tilpasning enn fiskere med erfaring fra ikke-adgangsregulerte fiskerier.

Jeg tror videre at årsaken til at man nå ser at enkelte fiskere foretar strategiske grep i forhold til driftsform kan knyttes til en forventet utvikling av reguleringene i fisket. Gjennom de to-tre siste årene har fiskeflåten opplevd at sildas overvintring i fjordene rundt Vestfjord-bassenget har endret seg til en mer kystfjern overvintring utenfor Vesterålen og Lofoten. På sikt kan dette bety et mer kystfjernt fiske også for kystflåten. Ved en slik situasjon vil trolig en større andel av kystflåtens sildekvote tilfalle de største fartøyene. Videre vil trolig lengdebegrensningene bli utsatt for betydelig press, og gjennom dette gjenstand for revisjon. Trolig vil det være langt enklere å få politisk aksept for å forlenge fartøy som er tilpasset bare for pelagisk fiske, fremfor kombinasjonsfartøyene som ofte også benyttes til torskefiske nært land.

Forholdet knyttet til lengdebegrensningene har vært utsatt for betydelig press over lengre tid. Forskningsrapporter har vist at enkelte nybygde kystfiskefartøy har fremstått som svært uheldige løsninger mellom fiskernes ønske om høy grad av utrustning og myndighetenes (begrensende) innsatsreguleringer. Fiskere har opplevd at nybygde kombinasjonsfartøy har vært dårlig egnet til det driftsopplegget som de i utgangspunktet var planlagt for. I de mest ekstreme tilfellene har myndighetene så vell dispensert fra lengdegrensen, fordi fartøyenes sjøegenskaper har vært for dårlige. I et intervju med Fiskeribladet (2006b)⁴⁰ sier reder Tor Gunnar Kransvik på kombinasjonsfartøyet ”Bernt Oskar” at ”Sjøegenskapene var langt unna det som måtte forventes av et fartøy i denne klassen, og det ble etter hvert klart at bare en forlengelse av skroget kunne løse problemene. Alle faglige anbefalinger tilsa at fartøyet måtte forlenges til rundt 30 meter, eller 100 fot, for å oppnå forsvarlige sjøegenskaper”.

Den beskrevne situasjonen over henger nødvendigvis ikke sammen med fartøyet driftsform, men er beskrivende i forhold til å synliggjøre problemene som kan oppstå som følge av en driftsform som medfører bygging av uhensiktsmessige fartøyer. Fiskerne og skipskonsulentene bør i større grad vektlegge forholdet knyttet til begrensningene i innstatsreguleringene når de tar beslutninger om driftsform (omfang av dekksutrustning og størrelser) for på denne måten søke å unngå tilfeller som beskrevet over.

⁴⁰ Fiskeribladet, 18. mars 2006. ”Nummer to over 90”.

Et annet forhold som jeg ønsker å kommentere er utviklingstrekk i havfiskeflåten som jeg mener kan ha nytteverdi for utviklingen av kystflåten. Etter at fiskeflåten ble mekanisert har havfiskeflåten gjennomgått en lang utviklingsprosess både med hensyn på fartøyvalg og fartøyteknologiske løsninger. Med dette mener jeg en utviklingsprosess som hadde sitt utgangspunkt i relativt enkle fartøy for deltagelse i ulike fiskeri til i dag å omfatte en flåte bestående av langt mer spesialiserte fartøyer. Gjennom denne utviklingsprosessen har man sett at kombinasjonsdrift er valgt som driftsform bare i tilfeller hvor kriterier som høy grad av sammenfallende teknologi og i fiskerier med en sesongprofil som passer godt i sammen.

Dette har medført at en i dag nesten ikke finner kombinasjonsfartøy i havfiskeflåten, med unntak av noen banklinefartøy (autolinebåter) som driver med kombinasjonen garn og automatisert line, og noen fartøy i ringnotflåten som også fisker med flytetral etter kolmule og vassild. Denne kombinasjonen er basert på sammenfallende fartøyteknologi, altså teknologiske løsninger som passer godt sammen, og en driftsprofil eller sesongavvikling mellom de ulike fiskeriene som ikke er sammenfallende. Som et eksempel på sammenfallende fartøyteknologi kan en nevne at kombinasjonen ringnot og pelagisk trålfiske oppbevarer fangsten på samme måte for begge fangstformene, og at kolmulefisket avvikles i en periode av året når fartøyene normalt sett ikke deltar i andre fiskerier. Er de samme forutsetningene for kombinasjonsdrift oppfylt for fartøyene i kystflåten?

Forhold knyttet til sesongavvikling for kombinasjonsfartøy i kystflåten vil jeg komme tilbake til under avsnitt (7.3) som omhandler driftstilpasning og driftsadferd. Når det gjelder spørsmålet om grad av sammenfallende teknologi mener jeg å ha vist at utviklingen i kystflåten går i retning av økt oppmerksomhet rundt problemstillingen, og at utviklingen i valg av redskap på mange måter bekrefter dette. Imidlertid er det enkelte løsninger ombord i kombinasjonsfartøyene som flere (fiskekjøpere, eksportører, marked) har stilt spørsmålstegn ved. Både pelagisk og torskearta fisk oppbevares i nedkjølt sjøvann, til tross for at torskearta fisk normalt skal oppbevares i kasser med is (Norsk fiskerilovgivning, 2000).

Erfaringene med dette er delt, men noen tørrfiskeprodusenter ønsker blant annet ikke å benytte et råstoff som er lagret på denne måten fordi sluttproduktet har vist seg å ikke inneha riktig kvalitet.

I et intervju med Fiskeribladet (2006c)⁴¹ sier Roger Mosseng ved Lofoten Sjøprodukter følgende ”I flere år har vi vært inne på en gal vei som skyldes effektivisering og mer intensiv drift i størsteparten av kystflåten. Det er veldig alvorlig at kvaliteten reduseres på det mest lukrative fiskeproduktet vi har”. I samme artikkelen sier han videre at ”Når sløyd fisk ligger i vann, vet vi at den trekker vann alle veier, og ikke minst i ryggsystemet. Når fisken blir hengt på hjell, lukker den seg. Vannet blir stående inne ved ryggbeinet og vi får problemer med såkalt mucose som også setter smak på fileten”.

Rent skipsteknisk må imidlertid denne lagringsmåten betegnes som gunstig, både fordi den er svært arbeidsbesparende for mannskapene og ved at en kan benytte blant annet vakuumpumpe for lossing av fangsten. For denne driftsformen finner en altså en relativt høy grad av gjenbruk av fartøyenes utrustning.

Avslutningsvis ønsker jeg å trekke frem et utviklingsprosjekt, som jeg finner særlig intetessant, i regi av Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfond (FHF) i samarbeid med Naval Consult AS med tittelen ”Fartøyutvikling: Skrog, energi-økonomisering og levendefangst” som har til hensikt å utvikle skroglinjer for et 90 fots fartøy rigget med snurrevad og snurpenot (naval-consult.no, Forskningsprosjekt). Jeg tror prosjekter som dette kan være svært viktige for å utvikle en driftsform som er optimalisert i forhold til fartøyteknologiske løsninger, og ivaretagelse av fiskeråstoffets kvaliteter. I tillegg til en driftsform som bygger på samme teknologien for redskapshåndtering, kan fartøyet som beskrevet over også benytte samme teknologien for oppbevaring av fangsten, uavhengig om den skal lagres i levende (torskearte fisk) eller død tilstand (pelagisk fisk). Om en finner gode teknologiske og optimaliserte løsninger for denne driftsformen og utvikler synergier mellom de ulike fiskeriene, tror jeg dette vil fremstå som en langt mer fremtidsrettet driftsform enn det som er tilfellet i dag.

7.3 Er driftsatferd i fisket avhengig av tilpasning?

Med driftsatferd mener jeg i denne oppgaven hvordan landingsmønsteret av fisk eller kombinasjonen av landingsmønstre av fisk forløper gjennom året. Etter min mening kan

⁴¹ Fiskeribladet, 21. februar 2006. ”Norsk tørrfisk taper på økende kvalitetssvikt”.

informasjon om fartøygruppens landinger (tidspunkt, mengde, kvalitet) gi et godt bilde av hvordan fisket gjennomføres, og på denne måten være beskrivende i forhold til fartøyenes driftsatferd. Fokuset i denne oppgaven har vært spesielt rettet mot endring av driftsmønster som følge av en endret flåtestruktur.

Jeg har gjennom oppgaven vist ulike forhold som har vært med på å endre flåtestrukturen i kystflåten. Blant annet har jeg vist at myndighetenes stengning eller varsel om stengning av åpne fiskerier, ofte har medført stor tilstrømming av fartøy til det aktuelle fiskeriet rett i forkant av stengningen. Dette kan ha medført at fartøy som tidligere ikke har deltatt i vedkommende fiskeri, har valgt å gjøre dette for å sikre seg fremtidige rettigheter i fisket.

Jeg har også presentert materiale som viser omfanget og grad av benyttelse i strukturvoteordningen. Omfanget må kunne betegnes som betydelig, med en reduksjon av antall Gruppe I adganger på ca. 50 % i fylkene Finnmark, Troms og Sogn og Fjordane. For Nordland, Trøndelag og Møre og Romsdal ser man en reduksjon i underkant av 30 %. Antall adganger innen fisket etter NVG-sild er redusert med i overkant av 50 % for fylkene fra Finnmark til Sogn og Fjordane. Jeg mener å kunne se at fartøyenes driftsatferd endres som en følge av den betydelige strukturelle endringen i kystflåten.

I avsnitt 5.4 redegjorde jeg for hvordan landingsmønsteret for torsk forløp gjennom året for to større kystfiskefartøyer. Kombinasjonsfartøyet hadde en driftsatferd for 2005 som må kunne omtales som intensiv, begrenset til innsats i fisket i februar og mars måned. For det spesialiserte fartøyet var driftsatferden også sesongbetont, men innbefattet også fiske av levendefanget torsk. Jeg mener forholdet viser en interessant forskjell i sesongavvikling for disse to fartøyene. Driftsatferden til et fartøy som baserer sin drift på fiske etter få arter, viser at en kan planlegge innsatsen i fiske til de periodene av året når fartøyet forventer å oppnå høyets mulig verdi av kvotene sine. Videre tror jeg dette kan vise hvordan fiskerne som har tilegnet seg en portefølje av ensartede rettigheter skaper rom for fleksibilitet i forhold til driftsatferd og tidspunkt for fangstinnsats.

Gjennom oppgaven har jeg også vist hvilke utfordringer fartøy med kombinasjonsdrift daglig står ovenfor. Avgjørelse om tidspunkt for deltagelse i de ulike fiskeriene vil ofte oppleves som vanskelig fordi enhver avgjørelse om deltagelse i det ene fisket påvirker hvordan deltagelsen og gjennomføringen i andre fiskerier i ettertid blir. Trolig vil dette problemet tilta med økende antall rettigheter, og ytterligere forsterkes som følge av kvotekjøp. Dette understreker nødvendigheten av en portefølje av rettigheter som reduserer problemstillingen i størst mulig grad.

I en diskusjon omkring de ulike tilpasningsformenes fordeler og ulemper, blir ofte kombinasjonsfartøyenes fleksibilitet i forhold til deltagelse i ulike fiskerier trukket frem som en viktig egenskap. Imidlertid stiller jeg spørsmålstegn ved denne argumentasjonen fordi tilpasningen rundt kombinasjonsdrift baserer seg på fleksibel deltagelse i ulike fiskerier ettersom tilgangen og markedssituasjonen svinger. I Norge har vi i dag en situasjon hvor alle de viktigste fiskebestandene er adgangsregulerte med faste kvoteandeler fordelt mellom de ulike flåtegruppene. For fartøyene som i dag driver kombinasjonsdrift vil kvotene legge føringer for omfanget av deltagelsen, uavhengig av hvor lønnsom de ulike fiskeriene måtte være. Med andre ord er kombinasjonsdriften i dag mer en betegnelse for hvilken kombinasjon av rettigheter et fartøy har, fremfor en situasjon med fleksibilitet i forhold til innsats i fiske.

På den andre side vil kanskje enkelte hevde at kombinasjonsfartøyene fremdeles fritt kan velge både i forhold til innsats i fiske og eventuelt tidspunkt for dette, noe jeg i utgangspunktet må si meg enig i. Imidlertid medfører opprettholdelse av deltageradgangen krav om aktiv deltagelse og elementer av alternativ kostnads teori med bakgrunn i at adgangen representerer en verdi gjennom et knapphetsgode. Jeg tror det er vanskelig å argumentere for å besitte en adgang til et fiske som ikke benyttes når den samme adgangen kan omsettes til en høy verdi i et marked.

Med bakgrunn i det som foreligger kan jeg ikke fastslå om fartøyenes driftsadferd er gitt ved deres tilpasningsform. Trolig vil de fleste fartøyenes bevegelser gjennom året, uavhengig av tilpasningsform, være et resultat av rasjonelle og strategiske avgjørelser som har til hensikt å maksimere verdien av kvotene gitt disponibel tid. Erfaringsmessig mener jeg å kunne påstå at de fleste fartøy vil søke å fiske de tildelte kvotene når fisken har best tilgjengelighet kombinert med høyest mulig pris. Når dette er sagt, vil aktiviteten i fisket til et kombinasjonsfartøy være gitt av

rettighetsporteføljen fordi de ulike sesongene vil legge begrensninger for hvor lang tid fartøyet kan benytte på de ulike fiskeriene.

Fartøygruppens driftsatferd som følge av strukturelle endringer i flåten blir et interessant område å følge videre. Jeg tror blant annet at når loddefisket i Barentshavet igjen åpnes vil fartøy tilpasset rundt kombinasjonsdrift møte store utfordringer, fordi dette fisket gjennomføres i en periode som pågår mellom sesongene i fisket etter sild og torsk. Med fare for å beskrive, og gjennom det skape et problem før det oppstår, mener jeg å kunne si at fartøyenes driftsatferd trolig i beste fall vil kunne omtales som kappfiske. I et samfunn hvor verdiskapning og høstningsstrategier står sentralt er dette viktige momenter å ta med seg i de videre forvaltningsstrategiene.

7.4 Hvordan vurderer finansieringsinstitusjonene en endret tilpasning?

Jeg har tidligere belyst økonomiske forhold gjennom å se nærmere på mulige driftsinntekter for fartøy med ulik tilpasningsform (se side 72). Ikke uventet fant jeg at fartøy med en tilpasning rundt en sammensatt portefølje av rettigheter normalt sett vil ha større driftsinntekter fra fiske enn et fartøy tilpasset rundt en mindre omfattende portefølje av rettigheter. For kombinasjonsfartøyet er driftsinntektene for 2006 beregnet til å være i størrelsesorden 7,6 millioner kroner. For fartøy med en spesialisert tilpasning etter hvitfisk vil driftsinntektene for samme år utgjøre nesten 3,1 millioner kroner, mens det for fartøy med en tilpasning rund pelagisk fiske utgjør 7,8 millioner kroner. De oppgitte driftsinntektene refererer seg fra ikke-strukturerte rettighetsporteføljer.

Med bakgrunn i dette, kan det være interessant å kartlegge hvordan finansieringsinstitusjonene vurderer en endret flåte-tilpasning (mot mer spesialiserte driftsformer), fordi en endret tilpasning trolig vil påvirke hvordan disse institusjonene vurderer risikoen i prosjektene. I dette arbeidet har jeg intervjuet to sentrale aktører i bransjen, og deres tilbakemeldinger på dette synes jeg reflekterer viktige forhold.

Gjennom begge intervjuene var fokuset sterkt rettet på inntjeningsgrunnlaget til de ulike tilpasningene. Fra begge aktørene ble det påpekt at omfanget av fartøyets driftsgrunnlag er

avgjørende for hvilke lånerammer og betingelser som bankene kan tilby disse. Med dette menes at driftsgrunnlaget benyttes for å beregne hvor mye kapital de ulike aktørene er i stand til å forente. Ut fra disse uttalelsene kan jeg konkludere med at fiskere som har en portefølje av rettigheter som legger grunnlag for høy inntjening vil møte større velvilje ved finansielle vurderinger når ellers andre parametere som egenkapital og kunnskap er de samme. Hva betyr dette for fartøygruppene som baserer driftsgrunnlaget på en spesialisert driftsform?

Gjennom intervjuet kom det frem at driftsgrunnlaget for spesialiserte fartøy etter hvitfisk ikke har den nødvendige inntjeningsevnen for å betjene kostnadene knyttet til fornyelse av fartøy selv med et fullt strukturert kvotegrunnlag. Et annet forhold som ble trukket frem, er hvor avgjørende driftsgrunnlaget er i forhold til å kunne gi en konkurransedyktig avlønning til mannskapene. Problematikken rundt avlønning kan fremstå som et sidesprang i forhold til tema, men jeg mener dette er en side ved fartøyenes tilpasningsform som bør nevnes fordi fartøyene ikke vil være i stand til å realisere verdiene at kvotene i kroner og ører uten et godt mannskap. I den pågående strukturdebatten, og i en situasjon med et stramt arbeidsmarked, bør forhold som dette tilegnes stor oppmerksomhet.

Under avsnitt 5.8 så jeg nærmere på en mulig spesialiseringsretning for fartøy som driver fiske etter torsk og torskearta fisk. Dette er som tidligere beskrevet spesielt nevnt med bakgrunn i det overstående som viser at fangstgrunnlaget selv for et strukturert fartøy som fisker etter hvitfisk ikke er godt nok til å kunne forsvare kostnadene ved kontrahering av nytt fartøy. Med bakgrunn i dette valgte jeg å se nærmere på om fangstverdien fra dette fisket kan økes gjennom driftsform som bringer råstoffet til land levende. Statistikken for levendefangsten av torsk for perioden 2003-2005 viser at fartøyene kan oppnå en mer-pris for fisken med bakgrunn i denne driftsformen. Imidlertid har jeg ikke vurdert kostnadene med å drive denne driftsformen slik at jeg ikke kan fastslå noe om lønnsomheten i sin helhet. Imidlertid viser statistikken interessante trekk i forhold til det tradisjonelle fisket, og synliggjør en mulig driftsform for fartøy tilpasset rundt torskefiskeriene.

I den pågående strukturdebatten mener jeg forholdet omkring de ulike tilpasningsformenenes fangstgrunnlag bør vies større oppmerksomhet. Jeg er av den klare oppfatning av at om

kystflåten skal opprettholde sin betydningsfulle posisjon som fangstleddet som skal bringe på land torsk og torskeartede fiskeslag av høy kvalitet, må myndighetene legge forholdene til rette for at disse fartøyene kan tilegne seg et driftsgrunnlag basert på dette fisket som er tilstrekkelig. Det innebærer i praksis at fartøyene må gis mulighet til å tilegne seg en portefølje av rettigheter som igjen legger grunnlag for et fangstgrunnlag stort nok til å betjene kostnadene ved flåtefornyelse og tilstrekkelig avlønning av mannskapene.

Myndighetene bør gi fartøy som ønsker å spesialisere seg for fiske etter hvitfisk mulighet til å utvide driftsgrunnlaget til å omfatte flere kvoteenheter enn tidligere tillatt (jf. Strukturkvoteordningen). Det må kunne omtales som svært uheldig samfunnsøkonomisk om det legges til rette for en beskatning av fiskeressursene med flåtegrupper som har en sesongprofil som fører til kappfiske. Torsken har en viktig posisjon i forhold til sysselsetting og verdiskapning på kysten, og skal denne profilen opprettholdes, mener jeg at driftsgrunnlaget til fartøyene som skal bringe på land denne fisken må ha sitt utgangspunkt i fartøy tilpasset dette fisket. Det bør etter min mening være en tankevekker at vi i Norge er i ferd med å få en strukturell tilpasning av fartøy som i utgangspunktet er bygget for de pelagiske fiskeriene som viktigste fangstledd for torskearta fisk.

7.5 Oppsummering

Med bakgrunn i de mange omtalte forhold gjennom diskusjonen velger jeg å summere de ulike forholdene i tabellform. I tabellen under er de ulike anmerkningene satt i forhold til, og samsvar med, beslutningsgrunnlaget som ble nevnt innledningsvis.

Tabell 7.1 Vurderinger av større fartøyers driftstilpasning, med positive (+) og negative (-) anmerkninger

	Tilpasning rundt kombinasjonsdrift	Tilpasning rundt spesialisert hvitfisk	Tilpasning rundt spesialisert pelagisk fiske
Fartøyenes sesongavvikling	-	+	+
Fartøyenes beskaffenhet for mannskap og fangst	- (+)	+	+ (-)
Driftsgrunnlag, inntekter fra fiske	+	-	+

Tabellen over viser mine vurderinger i forhold til driftstilpassning for større kystfiskefartøy. For fartøy med en tilpasning rundt kombinasjonsdrift har jeg gjort en negativ bemerkelse i forhold til fartøyenes sesongavvikling, fordi jeg gjennom oppgaven har sett at fartøyene kan oppleve sammenfallende sesonger. Problemet vil trolig tilta med økende antall rettigheter.

Kombinasjonsfartøyets beskaffenhet er i utgangspunktet negativt anmerket fordi et slikt fartøy kan oppleves som trangt med bakgrunn i en stor mengde redskapsutrustning. Imidlertid viser den positive anmerkningen at det også i denne gruppen finnes fartøyer som er godt tilrettelagt for driftsformen, med stor grad av integrerte løsninger. Fartøyenes portefølje av rettigheter legger også til rette for et nødvendig inntjeningsgrunnlag, slik at fartøy med denne tilpasningen får en positiv anmerkning for dette. Videre vil en sammensatt portefølje sikre fartøyene mot svikt i en enkeltbestand, med bakgrunn i alternativt fiske.

Fartøy tilpasset rundt en spesialisert driftstilpasning etter hvitfisk har fått positiv anmerkning for både sesongavvikling og fartøyets beskaffenhet for mannskap og fangst. Når det gjelder sesongavviklingen refererer dette seg til en godt sammensatt driftsform som legger til rette for en sesongavvikling som kan planlegges og rettes inn mot sesonger som omtales som optimale med hensyn på verdirealisering av kvotene. Når det gjelder fartøyenes beskaffenhet må denne omtales som svært god fordi fartøyene kan utrustes spesielt for dette fisket, noe som trolig vil legge til rette for gode løsninger for mannskap og fangst. Driftstilpasningen får en negativ anmerkning for

et svakt driftsgrunnlag, selv for et strukturert fartøy. Fartøyets eksistens kan også trues om en eller flere sentrale bestander som inngår i fartøyets driftsgrunnlag skulle svikte. Dette med bakgrunn i fartøyenes ensartede driftsgrunnlag.

Fartøyene med en tilpasning rundt en spesialisert driftstilpasning i pelagiske fiskerier har fått utelukkende positive anmerkninger, både for sesongavvikling og for fartøyenes driftsgrunnlag. Fartøy med denne tilpasningen vil som for fartøyene tilpasset for hvitfisk, få en positiv anmerkning for fartøyenes sesongavvikling med bakgrunn i en sesongprofil som reduserer sammenfallende sesonger og har fokus på høyest mulig verdirealisering av kvotene. Videre må driftsgrunnlaget for disse fartøyene omtales som godt, med alternative fiskerier om bestand eller markedssituasjonen endrer seg i negativ retning. Når det gjelder fartøyenes beskaffenhet for mannskap og fangst, har fartøyet i utgangspunktet fått en positiv anmerkning, som forklares med fartøyets optimale tilpasning rundt notfiske. Imidlertid har jeg satt en negativ anmerkning i parentes fordi en nå opplever at pelagiske artene som NVG-sild kan endre atferd, noe som kan bety et mer kystfjernt fiske og behov for større fartøyer.

7.6 Forvaltning og spesialiserte driftsformer

I avsnitt 7.4 konkluderte jeg med at det for fartøy med en tilpasningsform spesialisert rundt fiske etter hvitfisk per i dag ikke kan tilegne seg et driftsgrunnlag som er tilstrekkelig for å forsvare kostnadene ved fornyelse av fartøyet eller tilstrekkelig avlønning av mannskapene. I denne sammenheng kan det være interessant å konkret se nærmere på hvilket omfang og størrelsesforhold som er nødvendig for at fiskerne som er tilpasset rundt denne driftstilpasningen skal kunne drive økonomisk forsvarlig. Som referanse i forhold til nødvendig inntjeningsgrunnlag tar jeg utgangspunkt i kombinasjonsfartøyet (strukturert) som etter mine beregninger (se side 73) har budsjetterte driftsinntekter for 2006 på vel 16 millioner kroner.

Om en tar utgangspunkt i tabell 6.2 (se side 71) utgjør verdien av sei og hyse tilnærmet halvparten av de totale driftsinntektene fra fiske i Gruppe I. Forholdet (0,5) tar jeg med meg videre som grunnlag for beregningene mellom de inntektsgivende forhold. I denne sammenhengen finner jeg det riktig å påpeke at forholdet nødvendigvis ikke er representativt

over tid, fordi forholdet mellom de ulike parametrene (mengde og verdi) vil svinge i takt med ressurs og prisutviklingen.

Tabell 7.2 Budsjetterte fangstinntekter (i millioner kroner) for ulike kvantum og priser av torsk

Verdi (mill.kr)		Pris (kr/kg)		
Kvantum (torsk)				
sløyd fisk (tonn)	18	20	22	24
150	2,7	3,0	3,3	3,6
200	3,6	4,0	4,4	4,8
250	4,5	5,0	5,5	6,0
300	5,4	6,0	6,6	7,2
400	7,2	8,0	8,8	9,6
500	9,0	10	11	12

Tabellen over viser fangstinntektene for torsk ved ulike kvantum og prisforhold. For å finne det riktige inntektsgivende forholdet må verdien av torsken multipliseres med 2 for å finne de totale driftsinntektene. For at driftsgrunnlaget for et fartøy spesialisert for fiske etter hvitfisk skal bli tilsvarende som for kombinasjonsfartøyet, må fartøyet tilpasse (fangst/pris) seg i en av rutene som viser fangst/verdi- forhold på 8 millioner kroner. Ut fra tabellen kan en da lese at fartøyet torskekvote bør være i størrelsesorden 300- 500 tonn sløyd fisk gitt de skisserte prisene.

Omregnet i rund vekt⁴² utgjør dette en torskekvote fra 450 til 750 tonn og må kunne omtales som en betydelig kvoteandel. Til sammenligning kan det nevnes at en ferskfisktråler for inneværende år har en kvote på 676 tonn (per 13. mai 2006) torsk rundt vekt med en kvotefaktor på 1. (Fiskeridirektoratet, 2006a).

Jeg synes tabellen over godt illustrerer hvilken merverdi fartøyene kan oppnå ved å tilrettelegge driften sin med hensyn på å øke verdien av råstoffet. Jeg har tidligere vist at gjennomsnittsprisen for levendelagret torsk i perioden 2003-2005 var 23,30 kr/ kg omregnet i sløyd vekt. Med utgangspunkt i et prisnivå på 24 kr/kg vil et fartøy med en kvote på 350 tonn torsk (sløyd vekt) oppnå samme driftsinntekter som kombinasjonsfartøyet. Omregnet til rund vekt utgjør dette en

⁴² Omregningsfaktor mellom rund og sløyd vekt for torsk er 1,5.

torskekvote på hele 525 tonn torsk. Det enkle ovenstående regnestykket viser nødvendigheten, og verdien, av en driftsform som har til hensikt å øke verdien av kvotene maksimalt. For et fartøy med en spesialisert driftsform blir dette spesielt viktig, fordi driftsformen i utgangspunktet er foretrukket for å utnytte parameter som kvalitet og sesongprofil for å oppnå økonomisk merverdi av sin driftform.

For inneværende år utgjør en torskekvote til et 90 fots fartøy 128 tonn torsk, noe som betyr en kvote på 384 tonn torsk for et fullt strukturert fartøy med tre kvoteenheter⁴³. Med andre ord viser regneeksemplet at fiskere som etter dagens kvotestørrelse ønsker å tilpasse seg rundt en spesialisert driftsform etter hvitfisk, må gis mulighet til å samle omkring 4 kvoteenheter av torsk for å oppnå et tilsvarende driftsgrunnlag som kombinasjonsfartøyet.

Med bakgrunn i det ovenstående og forutsetning om at kvoteandelene mellom kyst- og havfiskeflåten ligger fast, vil trolig et økt omfang av spesialiserte fartøy medføre en endret flåtestruktur. Regneeksemplet over viser med tydelighet at en økt grad av spesialisering vil kreve større kvoter til hvert av disse fartøyene, som i neste omgang vil bety en reduksjon i det totale antallet deltagende fartøy. På den ene siden vil trolig en konsentrasjon rundt mer spesialiserte driftsformer medføre til en mer oversiktlig flåtesammensetning som igjen kan legge grunnlag for en bedre og mer rettferdig fordeling og forvaltning av fiskeressursene. Mens det på den andre siden trolig vil medføre en ytterligere konsentrasjon av rettigheter, og påstander om privatisering av felles ressurser.

Videre kan det være interessant å diskutere hvordan en spesialisert flåte er rustet for å møte fremtidige utfordringer som sviktende ressursgrunnlag og reduksjon i kvotegrunnlaget. En flåte konsentrert rundt en spesialisert driftstilpasning, vil trolig være langt mer utsatt for slike svingninger og således være mer sårbare for variasjoner. I forvaltningssammenheng vil det trolig også være langt vanskeligere å foreta betydelig reduksjon i kvotene eller i verste fall stopp i fisket for en gruppe fartøy som ikke har alternative fiskerier å søke mot.

⁴³ 1. kvoteenhet tilsvarer kvoten til et ikke strukturert fartøy.

Forholdet knyttet til en ytterligere konsentrasjon av fiskerettigheter og økt kapitalisering av næringen er som beskrevet også forhold som kan tale i mot en endret tilpasning. Regelendringer som medfører at fiskerne kan samle flere kvoter på det samme fartøyet vil trolig medføre en konsentrasjon av rettigheter rundt kapitalsterke miljøer. For fartøy som tilegner seg kvoteandeler som beskrevet over, vil trolig markedsverdien på fartøyene bli tilsvarende som i havfiskeflåten. En slik utvikling vil trolig utelukke mange fiskere fra å ta del i en flåte tilpasning som beskrevet.

Enkelte vil kanskje hevde at driftsordningen i kystfiskeflåten er et godt alternativ til permanente kvoteforhøyelser som et resultat av strukturkvoteordninger. Ordningene har som kjent gjort det mulig å utvide kvotegrunnlaget for økt spesialisering og sikre virksomhet over en større del av året. Imidlertid gis ikke fartøyene mulighet til å leie mer kvote enn 2 ganger fartøyenes egen kvote (Fiskeridirektøren, 2006). I en evaluering av driftsordningene skriver Fiskeri- og kystdepartementet at ordningen primært brukes til å styrke det enkelte fartøys driftsgrunnlag, og i mindre grad for å spesialisere driften. Videre skriver departementet at driftsordningene nyttes av fartøy langs hele kysten, og at det samlede omfang er beskjedent i forhold til de totale kvotene (St.prp.nr.1, 2006).

I forhold til en langsiktig tilpasning av kystflåtens struktur og driftsform, mener jeg at flåtegruppen er tjent med permanent ordninger som gir fiskerne mulighet til å ta strategiske avgjørelser, og for å planlegge sine investeringer. Driftsordningen er tidsavgrenset for utveksling av kvote for 3 år av gangen. Med slike rammebetingelser tror jeg ikke fiskerne vil benytte ordningen etter intensjonen, fordi investeringer i fartøy ofte vil medføre en nedbetalingsplan som strekker seg over en periode på 15 år eller mer. Usikkerhet i forhold til om man vil være i stand til å fornye kvoteleie gjennom hele perioden vil trolig medføre at både finansieringsinstitusjonene og aktørene selv finner dette som mindre heldige løsninger. Det trengs derfor en grundigere analyse vedrørende konsekvensene av de politiske beslutningene og om de er til gagn for forventet verdiskapning i næringa. Slike analyser går imidlertid langt utover rammene for denne oppgaven.

7.6 Konklusjon

Formålet med denne oppgaven har vært å undersøke om kystflåten vil oppnå en merverdi ved å tilpasse sin aktivitet rundt en mer spesialisert driftstilpasning, gjennom å foreta en analyse av ulike forhold som er antatt viktige for fiskernes valg og tilpasning rundt driftsform. Arbeidet med oppgaven har vært krevende fordi oppgavens tverrfaglige karakter har medført at jeg har vært nødt til å sette meg inn i mange og til dels kompliserte og sammensatte problemstillinger. Imidlertid mener jeg de ulike forholdene som foreligger som bakgrunnsmateriale er av avgjørende betydning for fartøygruppens tilpasning, og har derfor vært viktig å trekke inn i oppgaven.

De overnevnte forhold har medført at oppgaven har fått et sterkt rettet fokus mot fiskerettigheter, fartøyteknologi, driftsinntekter, sesongprofil og så videre. Når det gjelder konklusjon i forhold til disse problemstillingene mener jeg at tabell 7.1 viser mine slutninger og er således ikke nødvendig å gjenta i denne sammenhengen. Mine videre konklusjoner vil derfor være av en mer generell karakter.

På lang sikt mener jeg at kystflåten vil være tjent med en mer spesialisert driftsform for å utnytte flåtegruppens fortrinn som leverandør av ferskt kvalitetsråstoff til godt betalende markeder. For disse fartøyene blir det spesielt viktig å tilpasse virksomheten på en måte som øker verdien på råstoffet i størst mulig grad, som mer levendefangst-orientert fiske. For fiskerne med en tilpasning rundt kombinasjonsdrift mener jeg det blir stadig viktigere å posisjonere seg i forhold til porteføljer av rettigheter som minimerer faren for sammenfallende sesonger og kappfiske. Videre vil trolig kombinasjon mellom notfiske og levendefangst av hvitfisk vise seg som spennende og fremtidsrettet for denne driftsformen. Samtlige flåtegrupper må trolig rette enda større fokus på bærekraftig og miljøvennlig høsting av havets ressurser for å møte samfunnets krav i fremtiden.

Arbeidet med oppgaven har videre synliggjort flere interessante områder for videre forskning og her kan spesielt nevnes forholdet mellom driftsatferd som følge av strukturendringer i flåten, forholdet mellom strukturendring og kvalitet på fiskeråstoffet, og mulighet for økt verdiskapning i torskefiskeriene gjennom økt grad av fangstbasert havbruk.

REFERANSER

Bøhren, Ø., & Gjørsum, P.I., (2000). Prosjektanalyse. 2.utgave. 2 opplag 2000. Skarvet Forlag, Side 246.

Dreyer, B., (1992). Fra fritt fiske til fartøyskvote i torskefisket - Konsekvenser for landingsmønsteret. Rapport 12/92. Norsk institutt for fiskeri- og havbruksforskning AS (heretter kalt Fiskeriforskning a.s). Sider 1-15.

Dreyer, B., (1998). Kampen for tilværelsen - et studium av overlevelsesstrategier i fiskeindustrien. Avhandling for Dr. Scient- graden, Norges Fiskerihøgskole, Universitetet i Tromsø.

Farstad, A., & Enerhaug, B., (1999). Funksjonskrav til fremtidens større kystfiskefartøy. Rapport MT 40 A98-440. Marintek, NTNU, Trondheim.

Fiskeribladet. (08. 04.2006a). ” Snurrevad tar mer og får best betalt.” 2006;11.

Fiskeribladet. (18.03.2006b). ”Nummer to over 90.” 2006;9.

Fiskeribladet. (21.02.2006c). ”Norsk tørrfisk taper på økende kvalitetssvikt.” 2006;10.

Fiskeribladet. (25.09.2005).” Selger torsken, satser pelagisk.” 2005; 11.

Fiskeridepartementet, (2000). Høring- Endring av saltvannsfiskloven §5A Spesielle kvoteordninger. Sist lokalisert på internett 10.05.06:

http://odin.dep.no/filarkiv/118700/Vedlegg_endring_av_saltvannsfiskeloven.doc

Fiskeridirektoratet, (2006a). Fartøyregistret. Sist lokalisert på internett 10.05.06:

<http://www.fiskeridir.no:8080/fiskeridir/index.html>

Fiskeridirektoratet, (2006b). Statistikk - Antallet deltagende fartøy, mellom 21,35 og 27,45 meter i kystnotfiske etter NVG- sild og sei årene 1995- 2003. Statistikk tilsendt i Word dokument.

Fiskeridirektoratet, (2006c). Statistikk som viser omfang av strukturkvoteordningen. Tilsendt som *Excel* – fil, fra sekretær Øystein Hermansen i strukturutvalget.

Fiskeridirektøren, (2004). Forskrift om endring av 7. november 2003 nr. 1309 om spesielle kvoteordninger for kystfiskeflåten. J-melding186-2004. (Utgått). Sist lokalisert på internett 10.05.06:

http://www.fiskeridir.no/fiskeridir/ressursforvaltning/j_meldinger/gjeldende_j_meldinger/j_186_2004

Fiskeridirektøren, (2006). Forskrift om endring i forskrift 7. november 2003 nr. 1309 om spesielle kvoteordninger for kystfiskeflåten. J-melding 33-2006. Sist lokalisert på internett 10.05.06:

http://www.fdir.no/fiskeridir/ressursforvaltning/j_meldinger/gjeldende_j_meldinger/j_33_2006

Flåten, O., & Hermansen, Ø., (2005) Kappfiske – problem eller løsning? Working Paper Series in Economics and Management. No. 01/05. Norwegian College of Fishery Science, University of Tromsø. Pp. 3- 42.

Isaksen, B., Midling, K., Humborstad, O.B., & Kristiansen, T., (2004). Fangstbasert havbruk – en utredning om fangst og hold av villtorsk - og andre marine arter, velferd og risiko. Havforskningsinstituttet, Bergen & Fiskeriforskning a.s., Tromsø.

Isaksen, J.R., Dreyer, B., & Rånes, S.A., (2003). Kappfiske etter loddetorsk – en dyd av nødvendighet eller ressursøding? Rapport 14/2003. Fiskeriforskning a.s., Tromsø.

Halvorsen, K., (2003). Å forske på samfunnet – en innføring i samfunnsvitenskapelig metode. 4 utgave. Cappelen Akademiske Forlag. Side 12- 66.

Hoff, K.G.,(2003). Driftsregnskap og budsjettering. 3.utgave. 2 opplag. Universitetsforlaget. Sidetall 49- 55.

Holme, I.M., & Solvang, B.K., (1991). Metode valg og metode bruk. 2 utgave. Tano A.S. Side 73- 173.

Hummelsund, T., (2004). Ringnotmillionærer er ikkje som andre millionærer- et studium av Norsk ringnotnæring 1990-2002. Hovudoppgåve Fiskerikandidat. Norges Fiskerihøgskole, Side 33- 54.

Johnsen, David., (2006). ” Moderne fiskefartøy og deres beskaftenhet”. Notat til Norges Fiskerihøgskole, UiTø. 6 Sider.

Karlsen, L., (1997). Redskapslære og fangstteknologi. Landbruksforlaget., Side 14- 19.

Landsdelsutvalget for Nord- Norge og Namdalen, (1997). Strategier for utvikling av nord – norsk fiskerinæring med særlig vekt på fornying og flåtestrukturen i kystfiskeflåten, Bødø.

LOV 1951-12-14 nr. 03: Lov om omsetning av råfisk. Sist lokalisert på internett 10.05.06:

<http://www.lovdato.no/cgi-wift/wiftldrens?usr/www/lovdato/all/hl-19511214-003.html>

Naval Consult AS, (2006a). Forskningsprosjekt 24.04.06. Sist lokalisert på internett 10.05.06:

<http://www.naval-consult.no/>

Naval Consult AS, N-6710 Raudeberg, (2006b). GA- plan over ”Arnøytind” og ”Sjøglans”.

Tilsendt som pdf- fil.

Norsk Fiskerilovgivning (fiskerikalenderen), (2000), § 3-7 Oppebevaring etter opptak og under i landføring. Utgave 22. AASM. Engens Forlag AS. Side 350.

Norges Råfisklag, (2006a). Omsetningsstatistikk som viser torskelandingene for fartøygruppen mellom 21,35-27,45 meter for 2005. *Excel*- fil med pris og fangstinformasjon tilsendt.

Norges Råfisklag, (2006b). Fangsttinninformasjon. Sist lokalisert på internett 11.05.06
http://www.rafisklaget.no/nrweb/nrweb.wvw_main.main?p_language=n&p_cornerid=808&p_currcornerid=1&p_full=1

Norges Råfisklag, (2005). Omsetningsstatistikk for levende landet torsk. *Excel*- fil med pris og fangstinformasjon tilsendt.

Norges Sildesalgs lag, (2006). Omsetningsstatistikk som viser sildelandingene (NVG). *Excel*- fil med pris og fangstinformasjon tilsendt.

Ringdal, K.,(2001). Enhet og mangfold. Samfunnsvitenskapelig forskning og kvantitativ metode. 2 opplag. Fagbokforlaget. Side 119- 139; 166-175.

Standal, D., (2001) Moderniseringsprosesser i kystflåten – Om teknologisk endring og institusjonsutforming. Økonomisk Fiskeriforskning Årgang 11. Fiskeriforskning a.s, Tromsø. Side 3.
http://www.fiskeriforskning.no/fiskeriforskning/publikasjoner/konomisk_fiskeriforskning/konomisk_fiskeriforskning_2001/moderniseringsprosesser_i_kystfl_ten_om_teknologisk_endring_og_i_nstitusjonsutforming

Statistisk Sentralbyrå, (2006). Fiskeristatistikk (2004). Sist lokalisert på internett 11.05.06
http://www.ssb.no/emner/10/05/nos_fiskeri/nos_d348/nos_d348.pdf

St.meld.nr. 20, (2002-2003). Strukturtiltak i kystflåten. Fiskeridepartementet. Sist lokalisert på internett 10.05.06: <http://odin.dep.no/repub/02-03/stmld/20>

St.prp.nr.1, (2006). Vedlegg 2, Evaluering av driftsordningen for kystflåten. Sist lokalisert på internett 10.05.06:

<http://www.statsbudsjettet.dep.no/2006/dokumenter/html/fagdep/fkd/ved02.htm>

Vik-Sandvik AS, 5419 Fitjar., (2005). GA plan over ”Nesejenta”. Tilsendt som pdf-fil.

Aarset, B., & Lorentzen, T., (1998). Modeller for styring av strukturen i kystflåten. SNF- Rapport 40/98. Stiftelsen for samfunns- og næringslivsforskning, Bergen.

Aasjord, H.L., Standal, D., & Amble, A., (2003). Regelendringer for økt sikkerhet og bedre økonomi i fiskeflåten. Rapport STF80 F033042. SINTEF Fiskeri og havbruk AS.

Personlige meddelelser og samtaler:

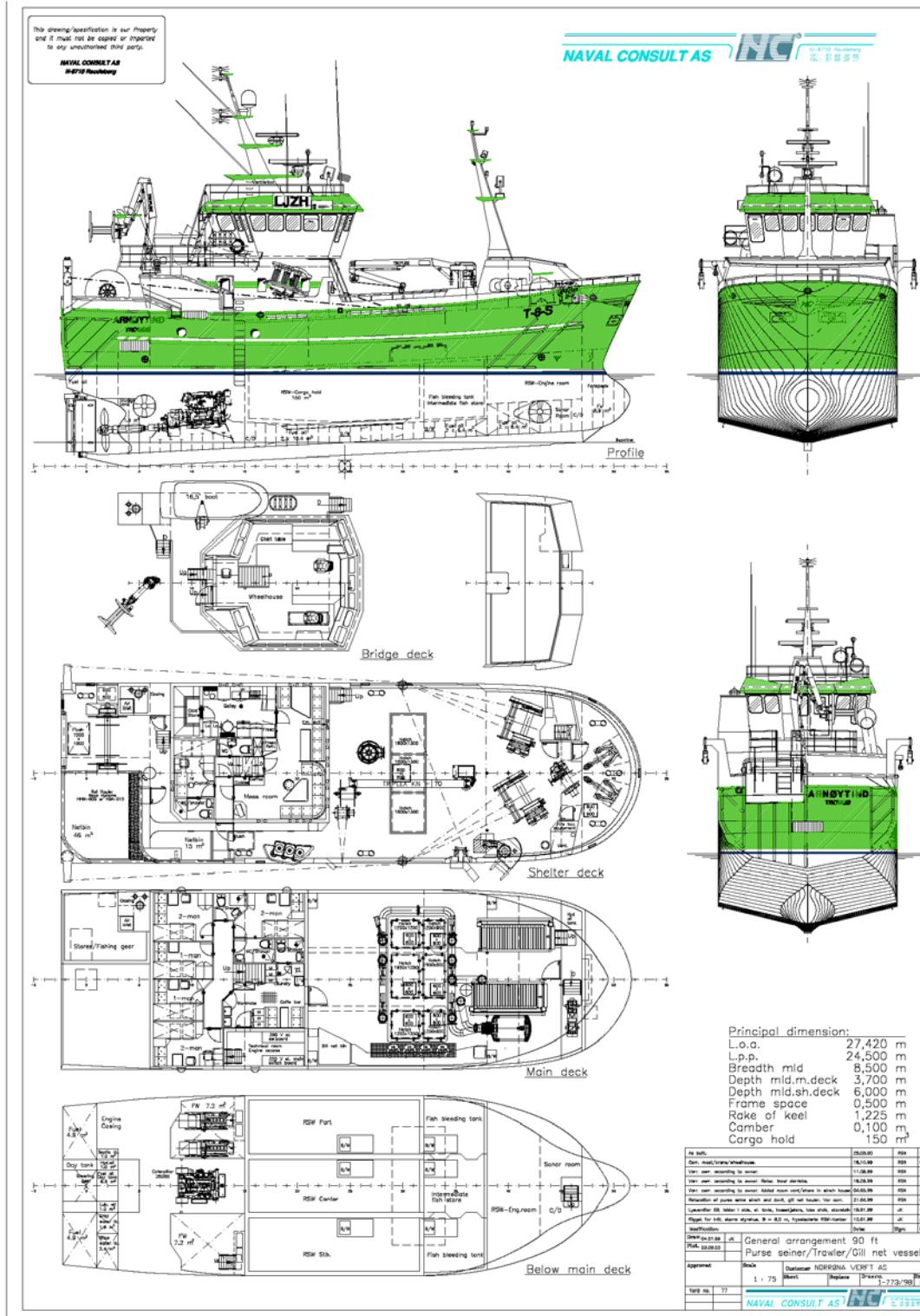
Hans H. Gundersen, Banksjef for fiskeri. (26.01.2006) Sparebanken 1 Nord Norge.

Nils L. Pedersen, Flåteansvarlig i Regionkontoret i Troms. (25.01.2006) Invasjon Norge (tidligere SND).

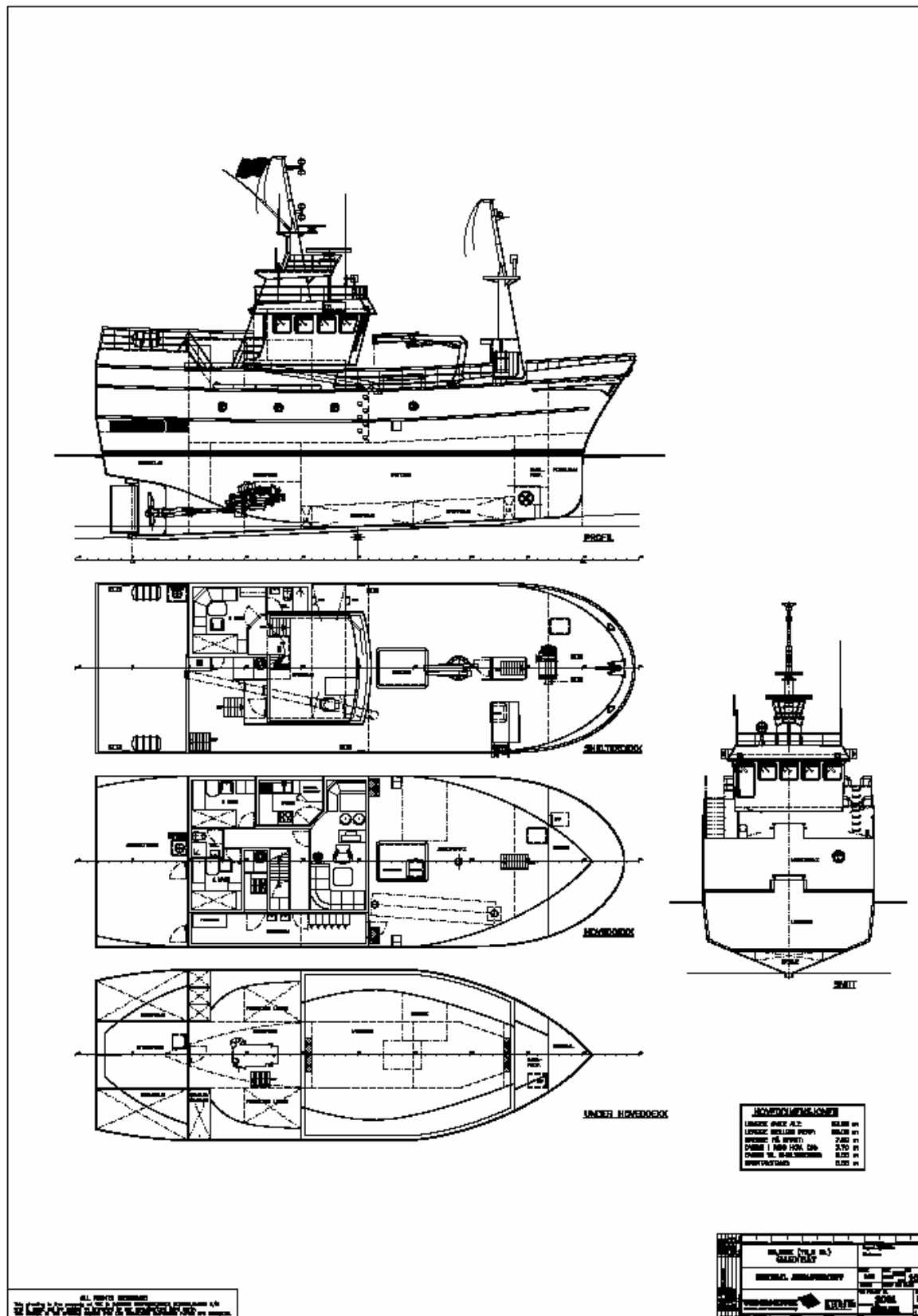
Trond Moldskred, konsulent i Fartøy- og deltakerseksjonen. (14.12.05; 18.01.2006)
Fiskeridirektoratet i Bergen.

APPENDIKS

A. GA-PLAN "ARNØYTIND"



B. GA-PLAN "NESEJENTA"



C. GA-PLAN "SJØGLANS"

